

Themen dieser Ausgabe

Forschungsprojekt HANNAH	1
Datenbank RAVENA	6
Workshop FRAME	6
Forschungsprojekt StadtLeben	10
Forschungsprojekt NAPOLI	17
Diplomarbeit Förderung der Mobilität älterer Menschen	18
Diplomarbeiten	20
Veröffentlichungen	21
Tagungsbeiträge	21
Downloads	22
Anschrift, Telefonnummern und Email-Adressen	23
Neue Mitarbeiter	23

VPL- Forschungsprojekt HANNAH

Handlungsleitfaden für die Erstellung von Nahverkehrsplänen - HANNAH

Mit dem Nahverkehrsplan steht den Aufgabenträgern in ÖPNV und SPNV seit 1996 ein Instrument zur Verfügung, das als Grundlage zur Planung und Ausgestaltung des Angebotes im SPNV und ÖPNV, für Ausschreibungen von Verkehrsleistungen und zur Vergabe von Genehmigungen dient. Während die Aufgabenträger im SPNV seit der Durchführung der Regionalisierung zum 1. Januar 1996 bereits Erfahrungen mit der Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen sammeln konnten, kommen auf die Aufgabenträger im Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) weitreichende Neuerungen zu. Um eine klare Abgrenzung des Geltungsbereiches der Richtlinie für die öffentliche Auftragsvergabe und der Markttöffnung zu schaffen, sieht die Europäische Kommission eine Novellierung der Verordnung (EWG) 1191/69 „Über das Vorgehen der Mitgliedsstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs“ vor. Das Urteil des EuGH vom 24. Juli 2003 stellt klar: Zuschüsse für den ÖPNV sind keine staatlichen Beihilfen, wenn:

1. sie eine Gegenleistung für auferlegte gemeinwirtschaftliche Pflichten sind,
2. die Parameter für die Höhe der Ausgleichszahlung zuvor transparent und objektiv aufgestellt wurden,
3. der Ausgleich nicht die erforderliche Höhe übersteigt
4. und die Kostenstruktur eines „durchschnittlichen“ Verkehrsunternehmens als Maßstab gilt.

Obwohl eine allgemeine Ausschreibungspflicht nun kaum noch zu erwarten ist, herrscht bei vielen Aufgabenträgern Unklarheit über die aus der Novellierung resultierenden Veränderungen und den daraus abzuleitenden Anforderungen an die Inhalte und Festlegungen der Nahverkehrspläne.

Der Projektverbund aus dem Planungsbüro K+K Küpper, Konzept und Kommunikation, Bonn, sowie dem Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Fakultät Raumplanung an der Universität Dortmund wurden vom Ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beauftragt, „Vorschläge und Strategien zur Weiterentwicklung eines Instrumentariums für die Erstellung von Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger“ zu erarbeiten.

Ziele und Inhalte des Forschungsprojektes HANNAH

In dem Forschungsprojekt HANNAH soll eine konkrete Arbeitshilfe für Aufgabenträger erstellt werden, um vor dem Hintergrund der neuen rechtlichen Situation mittels des Nahverkehrsplans eine planerische Grundlage für ein kostengerechtes und hochwertiges ÖPNV- und SPNV-Angebot zu schaffen.

Im Verlauf des Projektes sollen dabei die folgenden Resultate erzielt werden:

- eine systematische Übersicht über die Methodik der Nahverkehrsplanaufstellung sowie Ursachen von Umsetzungserfolgen und -misserfolgen,
- ein mit der Praxis abgestimmtes Anforderungsprofil für Nahverkehrspläne,

- eine Darstellung von Best-Practice-Beispielen
- sowie die Entwicklung eines Benchmarking-Instrumentes.

Projektbegleitend wurde eine Internetplattform eingerichtet, auf der in regelmäßigen Abständen Ergebnisse des Projektes präsentiert und diskutiert werden (www.nahverkehrsplaene.de).

Um einen systematischen Überblick über den Stand der Nahverkehrsplanung, das methodische Vorgehen, die Inhalte und die Umsetzung sowie über die Erfahrungen mit dem und die Erwartungen an den Wettbewerb im ÖPNV und SPNV zu erlangen, wurde im Winter 2002 eine bundesweite schriftliche standardisierte Befragung der Aufgabenträger im ÖPNV und SPNV durchgeführt. Die ersten Auswertungsergebnisse liegen jetzt vor und werden in diesem Artikel auszugsweise vorgestellt.

Ergebnisse der bundesweiten Befragung der Aufgabenträger im SPNV und ÖPNV

Die Befragung der Aufgabenträger lief Ende November 2002 an. Nach einer einmaligen Nachfassaktion im Januar 2003 konnte insgesamt eine Ausschöpfung von 72 % erlangt werden. Besonders stark sind Aufgabenträger aus den neuen Bundesländern vertreten.

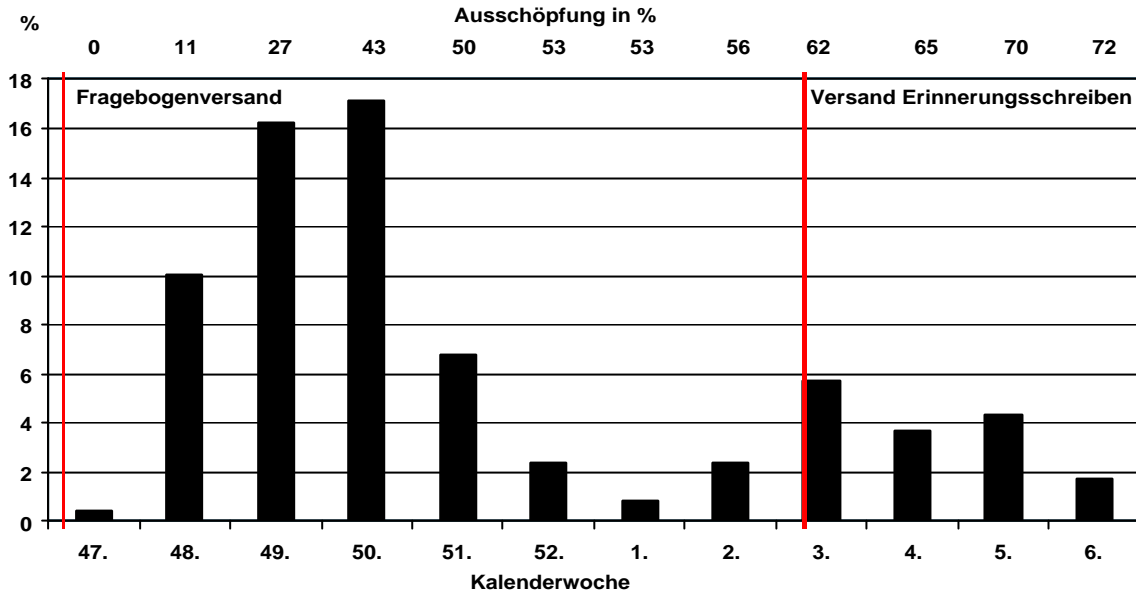
Bei der Auswertung wurden die Fragen zunächst ausgezählt und anschließend Vergleiche zwischen den ersten und zweiten Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger durchgeführt, die bereits zwei beschlossene Pläne haben. Ergänzend dazu wurden Kreuztabellen erstellt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Differenzierung



Foto: eigene Aufnahme

Forschungsprojekt HANNAH

Abb. 1: Zeitlicher Verlauf des Fragebogenrücklaufs



gen nach Bundesländern und **Art des Aufgabenträgers**.

Stand der Nahverkehrsplanungen

Fast alle Aufgabenträger verfügen inzwischen über einen ersten Nahverkehrsplan. Circa 20 % der Aufgabenträger haben ihren ersten Nahverkehrsplan bereits aktualisiert. Sie stammen in erster Linie aus Brandenburg, Thüringen und Sachsen-Anhalt. Rund 50 % der Aufgabenträger schreiben ihre Nahverkehrspläne derzeit fort. Mit den Beschlüssen ist 2003 und 2004 zu rechnen. Nur ein kleiner Teil der Aufgabenträger bearbeitet derzeit gerade den ersten Nahverkehrsplan. Dies sind vor allem bayrische Aufgabenträger (Abb. 2).

Bearbeitung der Nahverkehrspläne

Für die Bearbeitung der Nahverkehrspläne wählten die Aufgabenträger unterschiedliche Vorgehensweisen. Nur wenige Aufgabenträger haben ihre Nahverkehrspläne alleine bearbei-

tet. Zumeist erfolgte die Bearbeitung in Zusammenarbeit mit Planungsbüros. Die Aufgabenträger im ÖPNV und SPNV haben zu zwei Dritteln Planungsbüros bei der Aufstellung der Pläne hinzugezogen. Knapp 20 % der Pläne im ÖPNV und 30 % der Pläne im SPNV wurden vollständig von Planungsbüros bearbeitet.

Dabei werden in den Nahverkehrsplänen nicht nur Aussagen zu den Verkehrsträgern der eigenen Zuständigkeit gemacht, sondern auch die Verkehrsträger der Aufgabenträger anderer Planungsebenen berücksichtigt.

Beteiligung im Planungsprozess

Der Kreis von Institutionen, der im Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans beteiligt wird, variiert zwischen den Aufgabenträgern:

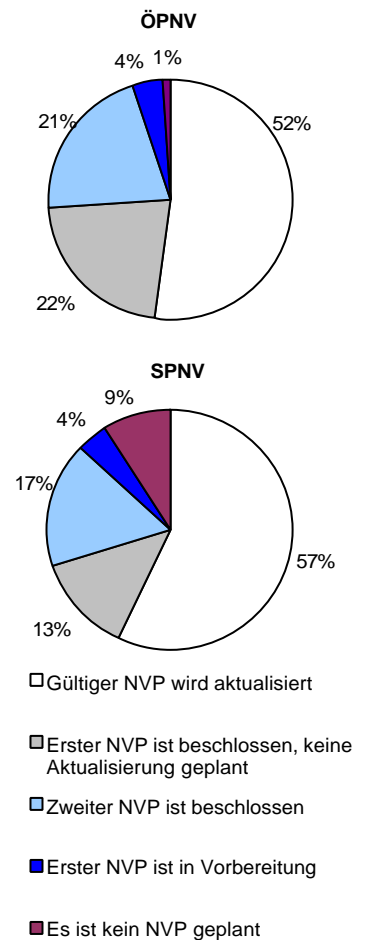
- Hervorzuheben ist die hohe gegenseitige Beteiligung der Aufgabenträger vom ÖPNV und SPNV sowie die

Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger.

- Ebenso erfolgt bei den meisten Aufgabenträgern eine Partizipation der Verkehrsunternehmen und der Entscheidungsträger. Die Bewertung dieser Beteiligung durch die Aufgabenträger ergab, dass diese in der Regel als gut eingeschätzt wurde.
- Interessensvertretungen und Fahrgastverbände werden nur von etwa der Hälfte der Aufgabenträger in den Planungsprozess einbezogen. Die Beteiligung erhielt schlechtere Noten.
- Tendenziell nimmt die Breite der Beteiligung vom ersten zum zweiten Nahverkehrsplan im ÖPNV kaum zu.

Unterschiede zwischen den einzelnen für die Nahverkehrsplanung zuständigen Institutionen im ÖPNV zeigen sich im wesentlichen zwischen den Behörden und den Verbänden bzw. Nahverkehrsgesellschaften. Das hohe Beteiligungsniveau

Abb. 2: Stand der Nahverkehrsplanung



Forschungsprojekt HANNAH

veau der Verbände und Nahverkehrsgesellschaften sowie das höhere Niveau der Landkreise gegenüber den kreisfreien Städten ergibt sich aus deren innerer Struktur. Sie sind Vertretungen der in ihnen liegenden Städte und Gemeinden, die in den Planungsprozess eingebunden werden (Abb. 3:).

Abstimmung der Nahverkehrsplanungen mit anderen Planungen

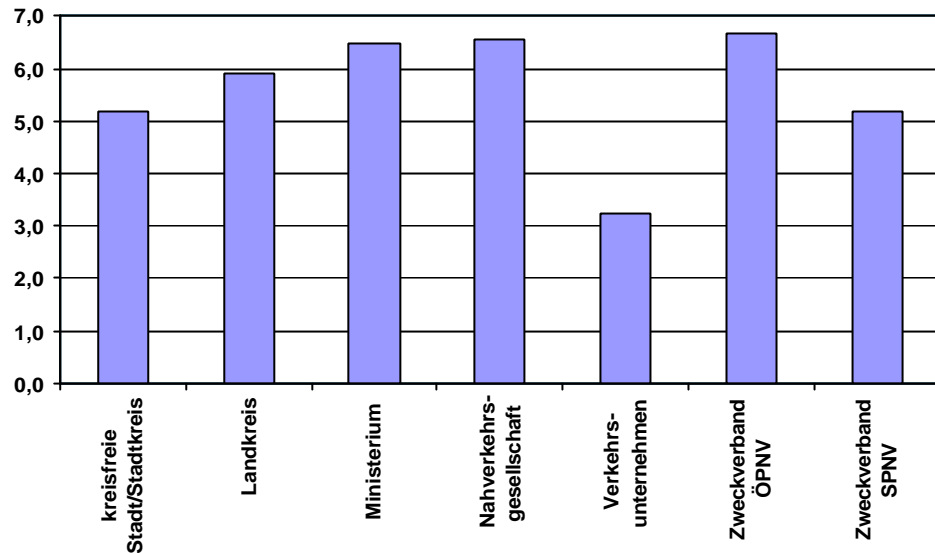
Während die Anteile der Aufgabenträger, die die Planungsinhalte ihrer Nahverkehrspläne mit anderen Planungen abstimmen, zum Teil stark variieren, bestehen nur geringfügige Unterschiede im Maß der Berücksichtigung dieser Inhalte. Wenn eine Abstimmung mit anderen Planungen erfolgt, dann werden diese von drei Vierteln der Aufgabenträger auch überwiegend bis vollständig berücksichtigt. Wichtigste Plangrundlage in der Abstimmung sind die Regionalpläne und Verkehrsentwicklungspläne gefolgt von den Nahverkehrsplänen anderer Aufgabenträger.

Inhalte der Nahverkehrspläne

Ausgehend von Untersuchungen nordrhein-westfälischer und hessischer Nahverkehrspläne und verschiedener Leitfäden zur Erstellung von Nahverkehrsplänen² wurden die relevanten Arbeitsschritte der Nahverkehrsplanung zusammengestellt. Darauf gestützt wurden die Aufgabenträger gefragt, welche dieser Arbeitsschritte in ihren Nahverkehrsplänen enthalten sind und wie sie selbst deren Qualität bewerten.

Schwerpunkte legten die Aufgabenträger auf die Arbeitsschritte Bestandsaufnahme und Bestandsbewertung. Sie wurden nahezu in allen Nahverkehrsplänen der ersten Generation bearbeitet und von der Mehrzahl der Aufgabenträger als gut bis sehr gut bewertet.

Abb. 3: Anzahl der Beteiligungen im Planungsprozess (Durchschnitt)



Allerdings formulieren nur ca. zwei Drittel der Aufgabenträger messbare Ziele bzw. konkretisieren ihre Anforderungen an eine „ausreichende Verkehrsbedienung“. Die Arbeitsschritte, die sich mit der Finanzierung des Angebots und der Maßnahmen befassen, werden noch seltener durchgeführt. So treffen zwar noch zwei Drittel der Nahverkehrspläne Aussagen zum Zuschussbedarf, eine Finanz- und Investitionsplanung findet sich dagegen nur noch in jedem zweiten Plan. Die Qualität dieser Arbeitsschritte wird tendenziell ebenfalls schlechter bewertet. Das Thema Linienbündelungen wird von den meisten Aufgabenträgern ausgespart.

Es zeigt sich, dass Aufgabenträger, die bereits einen zweiten Nahverkehrsplan beschlossen haben, die Arbeitsschritte umfassender bearbeitet haben als die übrigen. Es konnte jedoch nicht festgestellt werden, dass diese Aufgabenträger, bei der Fortschreibung ihrer Pläne, die Zahl der durchgeführten Arbeitsschritte noch weiter gesteigert haben.

Datengrundlagen für die Plan-aufstellung

Eine wichtige Voraussetzung für die Nahverkehrsplanung bilden die problemadäquaten Datengrundlagen. Dabei sind die am häufigsten verwendeten Daten Fahrgastzählungen:

- 90 % der Aufgabenträger im SPNV greifen im Verlauf der ersten Planbearbeitung auf Fahrgastzählungen im SPNV zurück und rund ein Drittel nutzt Zählungen im ÖPNV.
- Die Aufgabenträger im ÖPNV stützen sich in 60% der Pläne auf Fahrgastzählungen im ÖPNV und zu mehr als 40 % auf Fahrgastzählungen im SPNV.
- Die Aufgabenträger des ÖPNV bewerten die Qualität der Fahrgastzählungen höher als die Aufgabenträger des SPNV.
- Die Zählungen der ersten Nahverkehrspläne stammen zum Großteil aus Fahrgastzählungen der Verkehrsunternehmen. Ein Viertel der Befragten hat eigene Fahrgastzählungen durchgeführt.

Forschungsprojekt HANNAH

Bei der Bearbeitung des zweiten Nahverkehrsplans konnte die Zahl der verfügbaren Datengrundlagen nur geringfügig gesteigert werden.

Maßnahmenplanungen in den Nahverkehrsplänen und deren Umsetzung

Neben dem Vorhandensein einzelner Inhalte in den Nahverkehrsplänen wurde auch nach den Handlungsfeldern gefragt, die in der Maßnahmenplanung berücksichtigt wurden.

Von insgesamt 13 vorgeschlagenen Maßnahmenbereichen berücksichtigen die Aufgabenträger im ÖPNV und im SPNV im Durchschnitt 11,3. Die Maßnahmenpalette in den Nahverkehrsplänen ist somit sehr umfassend. Es überwiegen dabei eindeutig Verbesserungen der bestehenden Angebote. Maßnahmen sind dabei in etwa 50 % der Bereiche bereits umgesetzt, in weiteren 50 % befinden sie sich in der Umsetzung. Nur bei einem klei-

nen Teil der geplanten Verbesserungen kam es zu Verzögerungen und Scheitern.³ Die im zweiten Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen befinden sich erwartungsgemäß vorwiegend in der Vorbereitungs- und Umsetzungsphase. Sowohl im ÖPNV als auch im SPNV sind das Liniennetz, der Takt, die Umsteigebeziehungen und die Haltestellen Schwerpunkte der Maßnahmenplanung.

Tab. 1: Mit dem Wettbewerb verbundene Erfahrungen und Erwartungen der Aufgabenträger im ÖPNV (in %)

	Erfahrung deutliche	Erwartung	Erfahrung geringe	Erwartung	Erfahrung keine Veränderung	Erwartung	Erfahrung geringe	Erwartung	Erfahrung deutliche	Erwartung	
Vorteile	29	25	51	46	16	9	5	9	0	10	Nachteile
Qualitätssteigerungen	31	26	35	37	28	18	6	10	0	9	Qualitätsverluste
Kosteneinsparungen	33	29	46	46	11	10	5	8	5	6	Kostensteigerungen

Tab. 2: Mit dem Wettbewerb verbundene Erfahrungen und Erwartungen der Aufgabenträger im SPNV (in %)

	Erfahrung deutliche	Erwartung	Erfahrung geringe	Erwartung	Erfahrung keine Veränderung	Erwartung	Erfahrung geringe	Erwartung	Erfahrung deutliche	Erwartung	
Vorteile	83	71	8	29	8	0	0	0	0	0	Nachteile
Qualitätssteigerungen	83	65	8	35	8	0	0	0	0	0	Qualitätsverluste
Kosteneinsparungen	33	47	50	29	17	18	0	6	0	0	Kostensteigerungen

Weit vorangeschritten sind die Aufgabenträger des ÖPNV, die Verbesserungen in den Bereichen Liniennetz, Betriebszeiten und Tarife geplant haben. Beim SPNV betrifft dies insbesondere die Betriebszeiten und die Tarife. Die Umsetzung von Maßnahmen zur Infrastruktur- und Haltestellenverbesserung sowie die Geschwindigkeit beeinflussende Maßnahmen verläuft bei den Aufgabenträgern des SPNV nur zögerlich. Zur Erklärung kann auf damit verbundene hohe Investitionskosten, lange Planungszeiträume und unter-

schiedliche Zuständigkeiten verwiesen werden.

Umsetzung des BGG

Mit dem Inkrafttreten des BGG im Jahr 2002 ist das Ziel einer weitestgehenden Barrierefreiheit in den Nahverkehrsplänen umzusetzen. Die Befragung ergab, dass etwa ein Viertel der Aufgabenträger konkrete Maßnahmen in Hinblick auf Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan vorsieht. Dabei beschränken sie sich im Wesentlichen auf Maßnahmen, die den Zugang zum ÖPNV und dessen Nutzung für Personen mit Gehbe-

hinderungen sichern, obgleich die Belange Behinderter und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen im ÖPNV deutlich weiter zu fassen sind. Umgesetzt wurden vor allem Maßnahmen im Bereich Fahrzeuge und Haltestellengestaltung. Die Umsetzung von Maßnahmen steht im engen Zusammenhang mit deren Förderungsfähigkeit durch das GVFG.

Wettbewerb: Erfahrungen und Erwartungen

Ein Drittel der Aufgabenträger im ÖPNV und etwa die Hälfte

Forschungsprojekt HANNAH

der Aufgabenträger im SPNV haben bereits erste Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht. Die meisten Aufgabenträger konnten mit dem Wettbewerb bisher positive Erfahrungen machen. Es konnten zum Teil nicht nur Kosteneinsparungen sondern auch Qualitätssteigerungen erzielt werden. Während nur ein Teil der Aufgabenträger bisher eigene Erfahrungen mit dem Wettbewerb gemacht hat, formulieren fast alle Aufgabenträger Erwartungen an den Wettbewerb (Tab. 1). Auch diese sind überwiegend positiv, wenn auch nicht ganz so positiv wie die bereits gemachten Erfahrungen. Die Erwartungen der Aufgabenträger im SPNV sind bezüglich der Qualitätssteigerung und allgemeiner Vorteile noch positiver als die der Aufgabenträger im ÖPNV (Tab. 2).

Weiteres Vorgehen
Die hohe Rücklaufquote der Befragung zeigt das hohe Interesse der Aufgabenträger an der Thematik. Trotz der vorherrschenden Unklarheiten bezüglich der bevorstehenden vergaberechtlichen Veränderungen stehen die Aufgabenträger dem Wettbewerb im ÖPNV und SPNV positiv gegenüber.

In den nächsten Arbeitsschritten werden die Themenkomplexe Inhalte von Nahverkehrsplänen, Rechtsfragen bezüglich des EU- und des Vergaberechts, Modalitäten und Organisation von Ausschreibungen sowie Umsetzung der Forderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) in Gesprächen mit ausgewählten Experten weiter vertieft. Ebenso wird ein Benchmarking-Tool entwickelt, das den Aufgabenträgern die Einschätzung ihrer ÖPNV-Angebote ermöglicht und auch bei der Erfolgskontrolle im Nahverkehrsplan Anwendung finden kann. In diesem Rahmen sind auch die für die Nahverkehrsplanung und für ein Benchmarking not-

wendigen Datenstrukturen zu identifizieren.

Das Forschungsprojekt HANNAH:

Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Projektbeteiligte:

K+K Küpper, Konzept und Kommunikation, Bonn (Projektleitung)

Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund

Projektlaufzeit: August 2002 – Juli 2003

Weitere Informationen: www.nahverkehrsplaene.de

Rückfragen an: Prof. Dr.-Ing. Christian Holz Rau (Tel. 0231-755 2270; holzrau@rp.uni-dortmund.de) und Dipl.-Ing. Wiebke Unbehaun (Tel. 0231-755 2390; unbehaun@rp.uni-dortmund.de)

¹ Erste Ergebnisse wurden bereits in der Fachzeitschrift „Der Nahverkehr“ veröffentlicht, wobei die Ergebnisse aufgrund der Weiterentwicklung des Datenbestandes und der Auswertungsmethodik geringfügig abweichen können.

² Siehe dazu: Derichs, Anka (2002): Nahverkehrspläne im Zeichen der Liberalisierung. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Verkehr 1, Dortmund; Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung; Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen. Frankfurt, Düsseldorf; Köhler, Uwe (2002): Nahverkehrspläne als Grundlage der Gestaltung des ÖPNV. In: Wettbewerb im öffentlichen Verkehr. Fachgebiet Verkehrssysteme und

Verkehrsplanung, Universität Kassel, Schriftenreihe Verkehr, Heft 12. S. 15 ff; Kons, Wilhelm; Scherrer, Günter (1996): Handbuch Der Nahverkehrsplan. Berlin, Schlegel-Spieckermann; unter anderen liegen weitere Leitfäden von den Ministerien der Bundesländer Bayern, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Thüringen, Brandenburg und Sachsen, des Städtetags, des FGSV und des Rhein-Main-Verkehrsverbundes vor (Aufzählung nicht abschließend).

³ In zahlreichen Fällen sind zu den gleichen Bereichen Maßnahmen bereits umgesetzt, teilweise aber auch noch in Umsetzung, in Vorbereitung, verzögert oder gescheitert. Durch diese Mehrfachnennungen addieren sich die Angaben zum Umsetzungsstand zu mehr als 100 % der Fälle.

✓ PL – Datenbank RAVENA

Das Forschungsprojekt „Nachhaltige Regional-, Städtebau- und Verkehrs-(entwicklungs)-planung“ – RAVE stellte im Dezember 2002 die Datenbank RAVENA ins Netz, zu finden unter der Internetadresse <http://www.nachhaltiger-verkehr.de/beispiele/beispiele.html>.

In der Datenbank werden zur Zeit rund 60 Projekte vorgestellt, die gute Konzepte, Verfahren, Projekte und Ansätze einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung darstellen. Die Hälfte dieser Beispiele wurde in dem Zeitraum von Juni bis November 2002 durch eine Internetumfrage sowie durch Literatur- und Internetrecherchen zusammengetragen. Die andere Hälfte wurde im Rahmen des Projektes RAVE vertieft analysiert. RAVENA bietet in den vier Handlungsfeldern „Integrierte Siedlungs- und Verkehrskonzepte“, „Verkehrsmittelübergreifende Konzepte“, „Konzepte für einzelne Verkehrsmittel“ sowie

„Information, Bildung und Mobilitätsberatung“ nachahmenswerte Projekte an. Suchfunktionen auf drei Ebenen ermöglichen eine Recherche nach der angewandten Verkehrsstrategie (Vermeidung, Verlagerung, verträgliche Abwicklung), dem Raumbezug (beispielsweise Projekte mit Stadtteilbezug, gesamtstädtische oder regionale Projekte) und verschiedenen Maßnahmebereichen (beispielsweise Siedlungsentwicklung, Mobilitätsmanagement, Radverkehr, ÖPNV).

Auch in Zukunft können Sie weitere Projektbeispiele, die zu einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung führen oder geführt haben, in die Datenbank überführen. Bitte füllen Sie unseren Fragebogen, den Sie ebenfalls auf der Internetseite www.nachhaltiger-verkehr.de finden können, aus! Auch weitere Informationen zu dem Forschungsprojekt sind dort zu finden.



✓ PL – Workshop FRAME

Workshop „Freizeitmobilität älterer Menschen“ – Ein Rückblick
FRAME-Workshop am 13. Mai 2003 in Bonn

Am 13. Mai fand im Bonner Gustav-Stresemann-Institut ein Workshop statt, in dem Ergebnisse des Projekts FRAME – Freizeitmobilität älterer Menschen mit Experten aus Politik, Planung und Wirtschaft sowie mit älteren Menschen diskutiert wurden. Ziel war die Entwicklung und Diskussion von „guten Beispielen“ für eine nachhaltige Freizeitmobilität älterer Menschen. Etwa 90 Expertinnen und Experten beteiligten sich an der

vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Veranstaltung und trugen mit ihren professionellen und persönlichen Erfahrungen zu einem lebhaften und ergebnisreichen Workshop bei. Leitfragen des Workshops betrafen die Gestaltung von Freizeitaktivitäten, Ansprüche an Freizeit- und Verkehrsangebote, Verkehrsmittelnutzung sowie die Abhängigkeit der Freizeitaktivitäten von der Siedlungsstruktur. In Arbeitsgruppen wurden konkrete Ideen und Vorschläge entwickelt und auf ihre Umsetzbarkeit hin diskutiert. Was unternehmen Menschen im Alter von über 60 Jahre in

ihrer Freizeit? Mit welchen Verkehrsmitteln werden welche Freizeitziele erreicht und welche Wünsche bleiben offen? Gibt es Unterschiede zwischen verschiedenen Raumstrukturen? Dies waren Fragen, die im einleitenden Referat von Birgit Kasper und Ulrike Lubecki behandelt wurden. Ausgewertet wurden dafür eine repräsentative Befragung von 4.500 Personen sowie eine qualitative Untersuchung mit 30 Personen ab 60 Jahre in drei Untersuchungsräumen – in der Stadt Bonn, im suburbanen Raum Bonns und im ländlichen Raum der Eifel.



Foto: eigene Aufnahme

Workshop FRAME

Den Auftakt des Vortrags bildete die Frage, was unter dem Begriff Freizeit verstanden wird. In der wissenschaftlichen Diskussion wird die Freizeit häufig von existenzsichernden und verpflichtenden Tätigkeiten abgegrenzt. Ältere Menschen betonen dagegen Selbstverwirklichung, Freiwilligkeit und die Abwesenheit von Zeitdruck, wenn sie Freizeit für sich definieren sollen.

Im Durchschnitt sind die Befragten in ihrer Freizeit mehr als einmal täglich außer Haus aktiv. Nur eine geringe Zahl Älterer ist ausschließlich an die Wohnung gebunden. Besonders beliebt sind Aktivitäten, die mit sozialen Kontakten verbunden sind. Wie oft die älteren Menschen in ihrer Freizeit unterwegs sind und was sie bevorzugt unternehmen, hängt u.a. vom Gesundheitszustand, der finanziellen Situation, vom Alter, Geschlecht und Wohnort ab. Diese Faktoren beeinflussen auch, was von den einzelnen Personen als Freizeit erlebt wird. Knapp die Hälfte der Befragten nennt konkrete Wünsche für die zukünftige Freizeitgestaltung: Mehr Urlaub machen, mehr kulturelle Veranstaltungen besuchen oder mehr Sport treiben. Einer Umsetzung der Wünsche steht meistens ein Zusammenspiel verschiedener Faktoren entgegen, bei denen die Fragen, mit wem die Aktivitäten unternommen werden können und wie man an den jeweiligen Ort kommt, im Vordergrund stehen.

Trotz hoher Motorisierung sind nach wie vor die eigenen Füße die wichtigsten Verkehrsmittel älterer Menschen. Gut die Hälfte der Befragten legt den überwiegenden Teil der Wege in der Freizeit zu Fuß zurück. Insbesondere die häufigsten Freizeitaktivitäten, nämlich Spaziergänge und Besuche bei Verwandten und Bekannten, werden in der Regel zu Fuß unternommen. Bei den Hochaltrigen spielen Wege zu Fuß

eine noch größere Rolle. Die Verkehrsmittelwahl variiert je nach Art der ausgeübten Freizeitaktivität. Mobilität ist jedoch mehr als das bloße Zurücklegen einer Strecke. „Unterwegs sein“ kann schon an sich Freizeit sein, wenn man unterwegs Bekannte trifft, sich körperlich betätigt oder einfach nur die Natur genießt.

Mobil sein zu müssen kann aber auch als Belastung wahrgenommen werden. Vor allem gesundheitliche Einschränkungen und Probleme mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln schränken die Mobilität ein.

In den drei Untersuchungsräumen gestaltet sich die Freizeitmobilität der älteren Menschen unterschiedlich. Zwar beeinflusst die jeweilige Verkehrsanbindung die Verkehrsmittelwahl. Wichtiger ist jedoch die Tatsache, dass die Befragten oft durch ihre Wohnstandortwahl bereits eine Entscheidung für die Freizeit- und Mobilitätsangebote des jeweiligen Wohnortes getroffen haben. Generell sind die meisten Aktivitäten stark auf den Wohnort bezogen: Acht von zehn Freizeitunternehmungen finden hier statt, nur zwei von zehn Wegen führen in die Region oder darüber hinaus.

Die Bewohnerinnen und Bewohner der drei Räume bevorzugen verschiedene Arten von Aktivitäten. Im Bonner Stadtgebiet sind kulturelle Aktivitäten besonders beliebt. Im ländlichen Raum werden besonders häufig Aktivitäten mit kommunikativem Charakter ausgeübt. Typisch für den suburbanen Raum ist die große Bandbreite an Freizeitbeschäftigungen wie Ausflüge mit dem Auto, Radtouren, Wanderungen und Sport. Die suburbanen Bewohner legen gleichzeitig in ihrer Freizeit die weitesten Distanzen zurück. Sie haben ihren Wohnstandort zwar nicht in der Stadt gewählt, ihre Aktivitäts-

wünsche und Verhaltensweisen sind jedoch nach wie vor städtisch geprägt.

Anhand von statistischen Auswertungen und Zitaten der befragten Seniorinnen und Senioren wurden diese Ergebnisse genauer erläutert. Darüber hinaus wurden erste Handlungsempfehlungen gegeben: Für die Verkehrsplanung gilt beispielsweise, dass Einkaufswege älterer Menschen auch als Freizeitwege zu bewerten sind, wenn sie u.a. zum Erhalt der Fitness mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Eine entsprechende Gestaltung von Rad- und Fußwegen sollte diese Freizeitaktivitäten unterstützen. Somit war dieser Vortrag ein Einstieg, der Freizeitmobilität älterer Menschen auf die Spur zu kommen und Hinweise für eine nachhaltige Sicherung der Freizeitmobilität zu geben.

In drei Arbeitsgruppen wurden zu folgenden Themenschwerpunkten anhand von guten Beispielen aus der Praxis weitere Handlungsempfehlungen vorgestellt und diskutiert:

Arbeitsgruppe 1: Zwischen Südstadt und Schleiden – Möglichkeiten und Grenzen der wohnortnahen Freizeitgestaltung

Zahl und Art der Freizeiteinrichtungen variieren stark zwischen städtischen und ländlichen Lebensräumen. Für ältere Stadtbewohner ist eine Vielzahl von Einrichtungen erreichbar. Im suburbanen und ländlichen Raum hingegen stellt sich die Frage, wie auch in kleinen Siedlungen ein attraktives nahräumliches Angebot geschaffen werden kann. Wo gibt es positive Beispiele öffentlicher und privater Freizeitanbieter, die sich auf andere Gemeinden übertragen lassen?

Doch nicht alle Freizeitwünsche können am Wohnort realisiert werden: Wo können regionale und überregionale Freizeiteinrichtungen angesiedelt

Organisation des Workshops:



Zentrum für Evaluation und Methoden (ZEM) der Universität Bonn;



Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Universität Dortmund;



Geographisches Institut der Universität Bonn.

In den letzten Ausgaben des VPLetter wurden das Projekt FRAME und erste Ergebnisse bereits vorgestellt. In Kürze werden ausgewählte Beiträge der Tagung als Arbeitspapiere des Fachgebiets veröffentlicht: <http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/index.html>

Workshop FRAME

werden, damit sie für möglichst viele ältere Menschen gut erreichbar sind? Wie lässt sich das verwirklichen? Eine Frage des Workshops war, wie verschiedene Akteure kooperieren können, um die räumliche Verteilung von Verkehrs- und Freizeitangeboten sinnvoll zu gestalten und welche Bedeutung der Regionalplanung dabei zukommt.

Moderation der Arbeitsgruppe:
Rolf Beyer (Wirtschaftsförderung Rhein-Sieg-Kreis, Siegburg)

Beiträge:

Dr. Anke Schüttemeyer (Geographisches Institut, Universität Bonn):

Zwischen Südstadt und Schleiden - Möglichkeiten und Grenzen einer wohnortnahen Freizeitgestaltung

Rolf Beyer (Wirtschaftsförderung Rhein-Sieg-Kreis, Siegburg):

Chancen und Grenzen für Verbesserungen von Freizeitangeboten für Senioren im suburbanen Raum. Das Beispiel des Rhein-Sieg-Kreises

Best practices:

Michael Hunke (Rheinisch-Bergische-Wirtschaftsförderungsgesellschaft):

Das Projekt Impuls 50+ Eine Initiative der Rheinisch-Bergischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft

Peter Schampera (Koordinierungsstelle für Planungsaufgaben, Kreis Unna):

Das Bäderkonzept des Kreises Unna

Annedore Triebstein (Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen) Eifel erfahren mit den Luchslinien im Kreis Euskirchen. Das Konzept eines eigenständigen Freizeitnetzes

Arbeitsgruppe 2: Mobilität und Verkehr: Bewegung ist das halbe Leben

Solange man mobil ist, gehört man noch nicht zum „alten Eisen“. Sich selbstbestimmt zu bewegen und Ziele zu erreichen, sind wichtige Elemente der Lebensqualität älterer

Menschen. Mit zunehmendem Alter und nachlassender Gesundheit treten jedoch Barrieren und Hindernisse auf, die die Lebensqualität erheblich beeinträchtigen können. Sich mit Einschränkungen der Mobilität zu arrangieren und alternative Freizeitziele zu finden, kann die Zufriedenheit sichern. Zusätzlich spielt auch das Angebot an Freizeitmobilität eine entscheidende Rolle.

Mit welchen strukturellen, organisatorischen oder baulichen Maßnahmen beispielsweise Verkehrsanbieter ihren Beitrag zur Sicherung nachhaltiger Mobilität älterer Menschen leisten können, war Thema dieser Arbeitsgruppe.

Moderation der Arbeitsgruppe:

Dr. Jürgen Brunsing (Schriftverkehr - Büro für Planung und Publizistik, Dortmund)

Beiträge:

Dr. Joachim Scheiner (Fachgebiet VPL, Universität Dortmund):

Freizeitmobilität älterer Menschen: Verkehrsverhalten - Mobilitätsangebote - Mobilitätshemmnisse und Auswirkungen
Udo Sieverding (Schlichtungsstelle Nahverkehr, Düsseldorf):
Die Interessen älterer Menschen als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel

Best practices:

Peter Gwiasda (Planungsbüro VIA, Köln):

Zielgruppe Ältere Menschen - Woran soll sich die Verkehrsentwicklungsplanung orientieren?

Dr. Rainer Hamann (Mobilitätsbeauftragter, Kreis Borken):

Akteure und Handlungsansätze zur Realisierung nachhaltiger Mobilität: Potenziale und Hemmnisse

Lydia Reinsch-Ollongren (Bonn):

Die Qualitäten öffentlicher Verkehrsmittel aus der Sicht einer Nutzerin

Arbeitsgruppe 3: Freie Zeit = Freizeit? Zwischen Wunsch und Realität

Die Bedeutung von Freizeit verändert sich im Lauf eines Lebens. Mit dem Wegfall familiärer und beruflicher Verpflichtungen nimmt die freie Zeit zwar zu, führt aber nicht automatisch zu größerer Zufriedenheit. Die Durchführung von bevorzugten Aktivitäten ist zu einem großen Teil von der Attraktivität und Erreichbarkeit der Angebote abhängig. Was unternehmen ältere Menschen in ihrer Freizeit? Was würden sie gerne machen und was hindert sie daran, ihre Wünsche umzusetzen? Die Arbeitsgruppe diskutierte, welche Ansprüche ältere Menschen an ihre Freizeit stellen und wie entsprechende Angebote gestaltet werden sollten.

Moderation der Arbeitsgruppe:

Renate Heimann (Hürth)

Beiträge:

Udo Käser (ZEM, Universität Bonn):

Freizeit = Freie Zeit?

Dr. Renate Schramek (Forschungsinstitut Geragogik, Wetter/Ruhr):

Wünsche und Bedürfnisse älterer Menschen

Best practices:

Harald Gernet, Bonner Bäderbetriebe:

Vom Notnagel zum Best Practice – das Viktoriabad

Dr. Norbert Reinkober (Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Köln):

ÖPNV – Studium generale

Ingrid Frings (Offene Tür für Pensionäre und Rentner, Bonn):

Seniorenarbeit mit Eigenbeteiligung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Arbeitsgruppen diskutierten jeweils anhand der Referate Ergebnisse und Handlungsempfehlungen. Die vielfältigen persönlichen und professionellen Erfahrungen (z.B. KommunalpolitikerInnen, VerkehrsplanerInnen, BewohnerInnen



Foto: eigene Aufnahme

Workshop FRAME

nen) brachten unterschiedliche Sichtweisen in die Diskussion. Am Beispiel der Arbeitsgruppe „Mobilität und Verkehr“ werden im Folgenden die Ergebnisse dargestellt, die zur Frage der Sicherung der Mobilität älterer Menschen und zur Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel geäußert wurden. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Ideen für „best practices“ und den Diskussionsbeiträgen, die mit den analytischen Erkenntnissen der Beiträge unterstützt wurden.

Konsens bestand darüber, dass nicht der Mangel an technischen Ideen oder baulichen Entwürfen allein für die Schwierigkeiten verantwortlich ist. Vielmehr wurde die Vergabe finanzieller Ressourcen und die fehlende Verantwortlichkeit der Akteure als zentrale Probleme identifiziert. Die Handlungsebenen spiegeln sich in der folgenden Aufzählung der genannten Vorschläge wider:

Verkehrsmittelwahl

- Förderung der umweltverträglichen und der von älteren Menschen am häufigsten genutzten Verkehrsmittel (eigene Füße, Fahrrad und ÖV) durch technische Lösungen
- Barrierefreiheit im ÖV; Ausstattung der Fahrzeuge mit ausreichend Haltegriffen; Anschlusssicherung und –betreuung auch im Nahverkehr, altengerechte Ausstattung der Fahrzeuge (z.B. WC) und Haltestellen (z.B. überdachte Sitzgelegenheiten), Kontrolle durch Kameras, Sauberkeit
- Fahrrad: Infrastruktur für den Radverkehr verbessern
- Fußverkehr: Gestaltung der Fußwege im (Wohn-)Umfeld (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Sauberkeit, Schutz vor Vandalismus); Gehwege verfügbar machen (parkende PKW); Barrieren vermeiden; Querungsmöglichkeiten verbessern; zahl-

reiche geeignete Ruhemöglichkeiten (Bänke)

Mobilität – Sicherung der Beweglichkeit und Erreichbarkeit von Zielen

- ÖV: Mobilitätsgarantie, Umsteigegarantie bzw. möglichst umsteigefreie Verbindungen; Anfangs- und Endzeiten von Veranstaltungen auf Fahrpläne abstimmen; persönliche Beratung ermöglichen; Service verbessern; Grundangebot im ländlichen Raum durch Bedarfsangebot ergänzen
- Fahrrad: Zielgruppenarbeit bei der Fahrradförderung
- Fußverkehr: kleinräumige Erreichbarkeit sichern; Netzartige Erschließung und Aufwertung von Naherholungsräumen; „Schulwegeplanung“ auf andere Zielgruppen übertragen

Planen und Umsetzen

- Forschung und Entwicklung: Wissen schaffen auf lokaler / regionaler Ebene; AG seniorengerechte Stadt gründen
- Planung: Ältere in die Gestaltung mit einbeziehen; Integration Älterer statt spezieller Seniorenangebote; Optimierung für Mobilitätsbehinderte unter Wahrung der Interessen anderer Zielgruppen (z.B. Berufspendler); Zielgruppenarbeit schon in der Planung beginnen
- Umsetzung: Handlungsempfehlungen zu Rechtsgrundlagen / Finanzierungskonzepten ausarbeiten
- Regulierung / Kontrolle: Qualitätskontrollen; Qualitätsstandards schon in den Ausschreibungen / NVPs setzen; Mobilitätsmanagement / Beschwerdemanagement
- Rechtslage: Ermessensspielräume ausschöpfen
- Finanzierung: wo kann man mit wenig Geld viel erreichen? Wenn Belange der Zielgruppe ernst genommen werden, muss auch die

Finanzierung geregelt werden! Sicherung der Finanzierung ist das A und O

Umsetzung von strategischen Maßnahmen

- Marketing: Aufsuchende Mobilitätsberatung; Persönliche Beratung in Fahrzeugen / an Haltestellen; Motivation zur Verantwortung; Öffentlichkeitsarbeit; Informationen vor Ort verfügbar machen; Seniorengerechte Fahrräder zum Trend machen; „Alte-Leute-Image“ kommt nicht an; Qualitäten offensiver vermarkten
- Strukturelles: Reduktion von Distanzen; Gemischte Siedlungsstrukturen; Lokale Infrastruktur stärken
- Organisatorisches: Abbau von Ängsten durch Vermittlung einer realistischen Sicht auf Gefahren, Kriminalität oder Unfälle; Kooperation zwischen „Akteuren“ und „Betroffenen“; Schritt vom Objekt zum Subjekt der Planung

Engagement der Akteure

- Politische Vertreter: Einbringen der Belange älterer Menschen auf kommunaler Ebene in verschiedenen Positionen, z.B. durch ein eigenes politisches Mandat, als Mitglied eines Beirats oder als BürgerIn in einer Bürgersprechstunde
- Verwaltung: Senioren „freundliche“ Aktivitäten einfordern oder fördern
- Verkehrsunternehmen: Dort wo Kundenbeiräte bestehen, haben sie einen hohen Stellenwert im Unternehmen; Personal (Kontrollen, BusfahrerInnen usw.) schulen
- Multiplikatoren: Macher oder Meinungsbildner für die Belange der Älteren finden; Personal z.B. von Altenheimen zu den bestehenden Angeboten schulen; Kooperationen von Seniorenvereinen



Quelle: Dr. Hamann, Kreis Borken

Workshop FRAME

- MitbürgerInnen: Nachbarschaftsnetze bzw. gegenseitige Unterstützung aufbauen; „treue“ NutzerInnen als MultiplikatorInnen einsetzen; für Rücksichtnahme und gegenseitige Hilfe werben; Motivation zur Verantwortung
- Ältere Menschen: Beteiligungsmöglichkeiten nutzen, Lobbyarbeit, Menschen im Übergang zwischen Beruf

und Ruhestand ansprechen und „fördern“, Anpassung an die Gegebenheiten (z.B. im Bus vorn einsteigen und nach Sitzplatz fragen), Choice-Riders ansprechen

Ausblick

Die nächsten Schritte im Projekt FRAME bestehen in einer detaillierten Auswertung des Workshops und in der Entwicklung von Handlungsempfehlungen für die Sicherung und nachhaltige Gestaltung der

(Freizeit -) Mobilität älterer Menschen. Die Ergebnisse werden im Winter 2003/2004 im Abschlussbericht des Projekts veröffentlicht.

VPL – Forschungsprojekt StadtLeben

Lebensstile – Milieus – Wohnmobilität – Verkehrsverhalten
Das interdisziplinäre Forschungsprojekt StadtLeben – Ergebnisse aus einem Pretest
Joachim Scheiner¹, Christian Holz-Rau¹, Birgit Kasper¹, Klaus J. Beckmann², Antje Hammer², Markus Hesse³, Britta Trostorff³, Marcel Hunecke⁴ und Indra Schweer⁴ für den Projektverbund StadtLeben

1 Das Projekt

In Ausgabe 1 des VPLetter wurde das interdisziplinäre Forschungsprojekt StadtLeben vorgestellt. In StadtLeben wird in einem breiten Forschungsansatz das Zusammenwirken von Lebensstilen, Wohnmilieus und Raum-Zeit-Strukturen (Infrastrukturangebote und charakteristische räumlich-städtebauliche Strukturen) als Hintergrund der komplexen Wirkungsbeziehungen von Wohnstandort- und Alltagsmobilität erkundet.

Hierzu dienen eigene Erhebungen in ausgewählten Untersuchungsräumen der Stadtregion Köln. Dabei wird besonderes Augenmerk auf den suburbanen Raum gelegt, dessen Ausdifferenzierung und Ausreifung in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung bisher wenig unter-

sucht ist. Vergleichende Erhebungen in der Region Leipzig sollten die spezifischen Bedingungen der Stadtentwicklung in Ostdeutschland verdeutlichen (Schrumpfung, Transformation). Auf die Erhebungen in Leipzig wird jedoch in Absprache mit dem Projektträger aus wirtschaftlichen Gründen verzichtet.

Mit Hilfe dieses erweiterten Erklärungs- und Beschreibungsansatzes sollen aus den Analysen gemeinsam mit Planungspraktiken zielgerichtete und effiziente Planungs- und Gestaltungsstrategien entwickelt werden. Dies betrifft sowohl die inhaltliche Gestaltung als auch planerische Vorgehensweisen (Beteiligung, Prozesse, Zuständigkeiten).

Im Folgenden werden ausgewählte Ergebnisse eines „qualifizierten Pretests“ in drei Untersuchungsgebieten der Stadt Köln präsentiert. Die Darstellung beschränkt sich auf analytische Ergebnisse. Der planungspraktische Ansatz des Projekts ist zwar ebenfalls in der Pretestphase in einem der Quartiere erprobt worden. Er wird allerdings im weiteren Verlauf starken Änderungen unterzogen und bleibt deshalb an dieser Stelle ausgeklammert.

2 Empirisches Konzept

Methodisch basiert das Projekt auf einer Kombination von standardisierten Haushaltsbefragungen, Leitfadeninterviews mit lokalen Experten und Bewohnern sowie Behavior Setting Surveys und einer Standortanalyse der Untersuchungsgebiete. In der standardisierten Befragung wurde jeweils eine Person im Haushalt face-to-face zu den Themen Wohnmobilität und Standortwahl, Wohnzufriedenheit, Alltagsmobilität, Lebensstil, Mobilitätsstil (Verkehrsmittellorientierungen), soziale Netzwerke, Nutzung von I&K-Technologien, Verkehrsmittelverfügbarkeit und Soziodemographie befragt. Die Stichprobe umfasst n=558 Personen. Der Rücklauf betrug 28,4%. Weitere Haushaltsmitglieder wurden mit Hilfe eines reduzierten Fragebogens schriftlich befragt (n=130). Für Kinder wurde ein Kinderfragebogen ausgefüllt (n=49). Die Interviewpartner für die Leitfadeninterviews wurden systematisch als Subgruppe der Personen ausgewählt, die bereits einen Fragebogen beantwortet hatten. Themen der Leitfadeninterviews waren Wohnzufriedenheit, Motive der Wohnstandortwahl, Umgang und Arrangements mit Zeit und Stadt-

STADT
...leben

Forschungsprojekt StadtLeben

raum, Motive und Probleme des Verkehrsverhaltens, Verhältnis der Bevölkerungsgruppen im Quartier zueinander und Mängel des Quartiers.

3 Untersuchungsgebiete

Drei Gebiete wurden für den Pretest ausgewählt:

Ehrenfeld ist ein innenstadtnahes Gründerzeitgebiet mit dichter Bebauung, kleinteiliger Nutzungsmischung und ethnischer Diversität. Als ehemaliges „Arbeiterviertel“ ist es derzeit einem spürbaren Aufwertungsdruck unterworfen (Gentrification) und ist für junge, kinderlose Erwerbstätige und Auszubildende ein bevorzugtes Wohnquartier. Es ist hervorragend durch den ÖPNV erschlossen und ermöglicht durch die hohe Arbeitsplatzdichte und vielfältige Versorgungseinrichtungen einen kleinräumlich organisierten Alltag.

Stammheim ist eine Siedlung der frühen sechziger Jahre im ersten Ring der Kölner Stadterweiterungen. Es besteht im Wesentlichen aus drei- bis viergeschossigen Zeilenbauten mit einem hohen Anteil an sozialem Wohnungsbau (76%), die von großen, eher dysfunktionalen Grünflächen („Abstandsgrün“) umgeben sind. Ergänzt wird die Bebauung durch Punkthochhäuser und Ein- bis Zweifamilienhäuser. Stammheim ist einerseits durch alteingesessene Bewohner der „ersten Generation“ geprägt, andererseits aber auch durch den Zuzug jüngerer Haushalte vorwiegend ausländischer Herkunft. Die Versorgung wird durch ein kleines Stadtteilzentrum sichergestellt, das allerdings spezielle Bedürfnisse nicht bedienen kann. Die ÖPNV-Anbindung ist durch S-Bahn und Bus gewährleistet, allerdings liegen die Haltepunkte für das Untersuchungsgebiet nicht optimal.

Esch als suburbanes Einfamilienhausgebiet ist aus einem mittelalterlichen Dorf entstanden und hat seinen ländlichen Charakter noch nicht ganz ver-

loren. Es besteht im Wesentlichen aus Einfamilienhäusern, die Freiräume sind dementsprechend vorwiegend privat und die Bevölkerungsdichte ist gering. Familien sind (für eine Großstadt) überproportional stark vertreten, der Ausländeranteil ist minimal. Die Versorgungsinfrastruktur ist vergleichsweise schwach ausgeprägt; großflächiger Lebensmittel Einzelhandel existiert aber in einem nahe gelegenen Gewerbegebiet. Das ÖPNV-Angebot beschränkt sich auf zwei Buslinien, die die räumliche Erschließung nicht vollständig gewährleisten.

4 Lebensstile, Sozialstruktur und Raum

Mit Hilfe einer Clusteranalyse wurden die befragten Personen zunächst in Lebensstilgruppen aufgeteilt. Die Lebensstile basieren auf Präferenzen für bestimmte Freizeitaktivitäten, dem kulturellen Geschmack (Lesen, Fernsehen), Wertorientierungen und Lebenszielen sowie der Dichte des sozialen Netzwerks. Merkmale der Mobilität blieben explizit unberücksichtigt. Der gewählte Ansatz entspricht also – im Unterschied zu den in der Verkehrsforschung untersuchten Mobilitätsstilen – eher einem „klassischen“ Lebensstilansatz. Tabelle 1 zeigt die ermittelten Lebensstiltypen.

Nach einer Diskriminanzanalyse lassen sich die Lebensstile gut an Merkmale der sozialen Lage anbinden, insbesondere an das Alter, die Haushaltsstruktur (Haushaltsgröße, Kind im Haushalt), Erwerbstätigkeit und Schulbildung. Die Individualisierung geht also keineswegs so weit, dass Lebensstile sich von der sozialen Lage völlig entkoppelt haben. Andererseits lassen sich die Lebensstile nicht vollständig durch die soziale Lage erklären, besitzen also eine gewisse Eigenständigkeit.

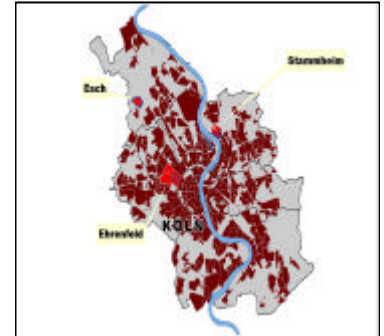
Die Lebensstile verteilen sich sehr ungleich über die Untersuchungsgebiete.

- So konzentrieren sich in Ehrenfeld Außerhäuslich-Gesellige, in geringerem Maß auch die Distanzieren. Dagegen treten die Traditionellen stark zurück. Dort sind also vor allem Lebensstile jüngerer Personen überdurchschnittlich vertreten.
- In Stammheim finden sich vor allem Traditionelle und Erlebnisorientierte. Besonders gering vertreten sind dort die Außerhäuslich-Geselligen. In Stammheim ist damit das Untersuchungsgebiet, in dem am stärksten unterschiedliche Lebensstile (häuslich, zurückgezogen vs. nach außen, erlebnisorientiert) miteinander konfrontiert sind.
- In Esch konzentrieren sich die Häuslich-Kultur-Interessierten und die Gesellig-Familiären, d.h. die mittleren Altersgruppen mit häuslichen Lebensstilen, die nachbarschaftlich offenbar gut harmonieren, wie sich in den Leitfadeninterviews zeigt. Dagegen treten die Außerhäuslich-Geselligen und die Traditionellen stark zurück.

5 Wohnmobilität, Lebensstile und Raum

Formen und Ausmaß der Wohnmobilität unterscheiden sich deutlich sowohl zwischen den Gebieten als auch zwischen soziodemographischen Gruppen und Lebensstiltypen (Tabelle 2). So variiert die mittlere Anzahl der Umzüge seit 1989 zwischen den Lebensstiltypen zwischen 0,5 (Traditionelle) und 2,8 (Außerhäuslich-Gesellige), die mittlere Wohndauer im Quartier entsprechend zwischen 12 Jahren (Außerhäuslich-Gesellige) und 29 Jahren (Traditionelle). Auch räumlich

Abb. 1: Lage der Untersuchungsgebiete



Quelle: StadtLeben-Projektverbund (2002)

Neu-Stammheim I - Zeilen



Foto: Eigene Aufnahme

Esch – Wohnbebauung



Foto: Eigene Aufnahme

Ehrenfeld – Venloer Straße



Foto: Eigene Aufnahme

Forschungsprojekt StadtLeben

Tab. 1: Lebensstile und soziale Lage

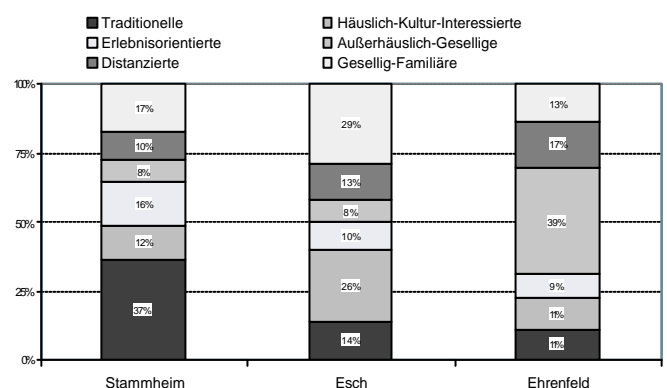
Lebensstil	hervortretende soziale und demographische Merkmale	sozialer/ demographischer Typus
Häuslich-Kultur-Interessiert	Verheiratet, Zweipersonenhaushalte (Paare ohne Kinder), zwischen 45 und 65 Jahre, Vollzeit-Erwerbstätige in leitenden Positionen, hohes Einkommen, Hochschulabsolventen	BildungsbürgerInnen in der postfamilialen Phase
Außer-häuslich-Gesellig	Ledig, Männer, Singles und Wohngemeinschaften, niedriges Alter (16 bis 45 Jahre), Studierende oder Angestellte, in leitenden Positionen oder Teilzeit erwerbstätig / geringfügig beschäftigt; hohes Einkommen, mit Abitur oder Hochschul-absolventen	Studierende und jüngere Akademiker
Distanziert	Ledig, Männer, zwischen 25 und 45 Jahre, Angestellte in leitender Position, leicht erhöhter Anteil Singles und Wohngemeinschaften, mit Abitur	Jüngere Erwerbstätige vor der Familiengründung
Gesellig-Familiär	Verheiratet, Frauen, Familien-Haushalte ab 4 Personen, mittleres Alter leicht überwiegend (26 bis 65 Jahre), Hausfrauen, mittleres Haushaltseinkommen	Frauen in der Familienphase und zweiten Lebenshälfte
Traditionell	Verheiratet oder verwitwet, Frauen, Paare ohne Kinder, hohes Alter, Hausfrauen/-männer, Rentner, niedriges Einkommen, Volks-/Hauptschulabschluss	RentnerInnen
Erlebnisorientiert	Ledig, Männer, Familien-Haushalte ab 3 Personen mit größeren Kindern, niedriges Alter (Schwerpunkt 16 bis 25 Jahre), Schüler und Azubis oder Vollzeit erwerbstätig, auch geringfügig Beschäftigte, niedriges Einkommen, (noch) niedrige Schulabschlüsse	Schüler, Azubis und jüngere Erwerbstätige

Quelle: StadtLeben-Projektverbund (2002)

lassen sich die Gruppen unterscheiden. So sind beispielsweise die Außerhäuslich-Geselligen häufig von außerhalb Kölns, oft auch von außerhalb der Region Köln zugezogen. Regressionsanalysen zeigen, dass Lebensstile über die klassischen sozialen und demographischen Merkmale hinaus zur Erklärung der Wohnmobilität beitragen können. Die wichtigsten Bestimmungsgrößen für das Ausmaß an Mobilität (Anzahl der Umzüge seit 1989) sind Alter, Haushaltsgröße und Kind(er) im Haushalt. Besonders häufig sind im Bezugszeitraum Personen in leitenden Positionen mit Hochschulabschluss umgezogen, jüngere Personen, Personen in Haushalten mit Kindern und in fester Beziehung sowie Personen in kleinen Haushalten. Darüber hinaus erweisen sich zwei Lebensstildimensionen als signifikant: Hochkulturelle Freizeit-

interessen wirken sich im Sinne starker und häuslich-familiäre Freizeitinteressen im Sinne geringerer Mobilität aus. Auch für die Wohndauer im Quartier sind neben den soziodemographischen Merkmalen zwei Lebensstildimensionen von signifikanter Bedeutung. Nach den Ergebnissen wohnen Personen bereits relativ lange in ihrem Quartier, die im höheren Alter sind, in Haushalten ohne Kinder leben, nicht erwerbstätig sind, die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen, in größeren Haushalten leben, stark häuslich-familiäre Freizeitinteressen haben und dem trivialen alltagsästhetischen Schema zuneigen. Der scheinbare Widerspruch – hohe Wohndauer sowohl von Personen in Haushalten ohne Kinder als auch von Personen in größeren Haushalten – erklärt

Abb. 2: Lebensstile in den Untersuchungsgebieten



Quelle: StadtLeben-Projektverbund (2002) Angaben in Prozent der Gebiete.

sich über den Lebens- und Familienzyklus: Sowohl bei Familien (= größere Haushalte) als auch bei Haushalten ohne Kinder (= häufig ältere Paare oder Alleinstehende) ist die Wohndauer relativ hoch.

Forschungsprojekt StadtLeben

Tab. 2: Ausgewählte Indikatoren der Wohnmobilität nach Lebensstilen

	Traditionelle	Häuslich-Kultur-Interessierte	Erlebnisorientierte	Außerhäuslich-Gesellige	Distanzierte	Gesellig-Familiäre	Alle
Anzahl Umzüge seit 1989 (Mittelwert)	0,5	1,1	0,9	2,8	1,9	1,4	1,4
Wohndauer im Quartier (Mittelwert, Jahre)	29,2	22,5	16,0	12,0	15,3	19,7	19,7
Maximale Umzugsdistanz seit 1989 (%)							
keine Umzüge	73,9	59,3	54,0	21,6	38,7	46,4	49,5
innerhalb Kölns	12,2	22,0	20,6	18,6	26,7	30,9	21,6
innerhalb der Region	0,0	3,3	4,8	14,7	8,0	9,1	6,7
innerhalb Deutschlands	1,7	9,9	11,1	31,4	14,7	6,4	12,2
ins Ausland	12,2	5,5	9,5	13,7	12,0	7,3	10,1
Anzahl	115	91	63	102	75	110	556

Quelle: StadtLeben-Projektverbund (2002). Angaben in Prozent je Gebiet, wo nicht anders angegeben.

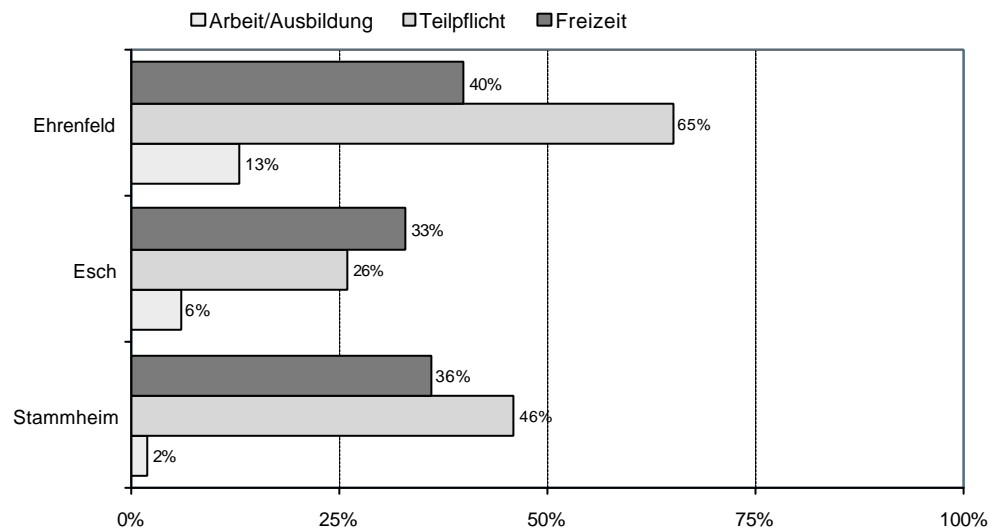
6 Verkehrsverhalten, Lebensstile und Raum

Erwartungsgemäß variiert auch das Verkehrsverhalten sowohl zwischen den Untersuchungsgebieten als auch zwischen soziodemographischen Gruppen und Lebensstiltypen. Dies gilt sowohl für die Verkehrsmittelnutzung als auch für die Zielwahl (Aktionsräume).

So ist im Vergleich der Gebiete in Ehrenfeld der Anteil des MIV sehr gering; dagegen der Anteil des NMIV und des ÖPNV hoch. In Stammheim ist der Anteil von Rad und Fuß leicht geringer als im Durchschnitt der Gebiete. Insbesondere gibt es dort einen hohen Anteil an Personen, die das Rad nie nutzen, dagegen einen eher hohen Anteil von häufig zu Fuß Gehenden. Auch der Pkw wird eher häufig genutzt. In Esch ist der Anteil des MIV ausgesprochen hoch, dagegen sind Fahrrad und Fuß deutlich unterrepräsentiert. Unter den drei Gebieten lebt dort der höchste Anteil an Personen, die den ÖPNV nie oder sehr selten nutzen.

Bezüglich der Aktionsräume zeigt Abbildung 3, dass in Ehrenfeld die Quartiersorientie-

Abb. 3: Anteil des Quartiers bei der Zielwahl für Aktivitätsgruppen



Quelle: StadtLeben-Projektverbund (2002)

rung vergleichsweise stark ausgeprägt ist. Die Bewohner von Esch sind dagegen sowohl in der Freizeit als auch bei Teilpflichtaktivitäten stark außenorientiert. Lediglich bei Arbeitswegen ist Stammheim noch stärker außenorientiert, obwohl die Arbeitsplatzdichte etwa auf dem gleichen Niveau liegt wie in Esch (Stammheim: 64, Esch

66 sozialvers.-pfl. Beschäftigte / 100 EW – Ehrenfeld: 180). Insgesamt sind bei den Freizeitaktivitäten die räumlichen Unterschiede eher gering, aber bei Teilpflichtaktivitäten (Einkauf, Erledigungen) und bei Arbeitswegen sehr stark ausgeprägt. Die Zielwahl bei den Teilpflichtaktivitäten verweist deutlich auf die unterschiedli-

Forschungsprojekt StadtLeben

che Ausstattung der drei Gebiete. Dass die Quartiersorientierung beim Einkauf Ausdruck des Angebots an Versorgungseinrichtungen ist, drückt sich auch in der Nutzung von Lieferdiensten aus: Esch weist hier als das Gebiet mit der schlechtesten Ausstattungsqualität den höchsten Anteil auf.

Auch hier wurde durch Regressionsanalysen überprüft, ob Lebensstilorientierungen einen eigenständigen, über soziodemographische Merkmale hinausgehenden Einfluss auf Verkehrsmittelnutzung und räumliche Orientierung besitzen.

Dabei erwies sich, dass für die Verkehrsmittelnutzung neben Haushaltsgröße, Alter und Einkommen auch die hochkulturelle Orientierung einen signifikanten Einfluss im Sinne einer stärkeren MIV-Nutzung ausübt. Für die Quartiersorientierung bei Freizeit- und Teilpflichtwegen üben neben der beruflichen Stellung Lebensstilindikatoren ebenfalls einen signifikanten Einfluss aus. Während die „außerhäusliche Freizeitorientierung“ eher mit geringer Quartiersorientierung einhergeht, ist es beim Faktor „häuslich-familiäre Freizeitorientierung“ umgekehrt.

Gleichzeitig wurde in diesen Regressionsmodellen die sozialpsychologische Theorie des geplanten Verhaltens geprüft. Diese bleibt hier aus Platzgründen ausgeklammert.

7 Wohnmobilität und Verkehrsverhalten

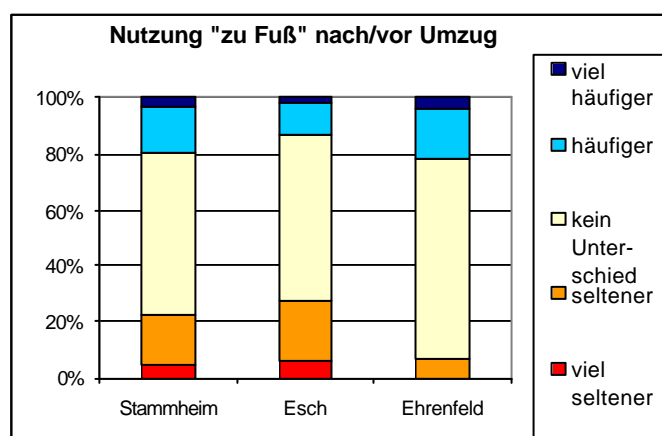
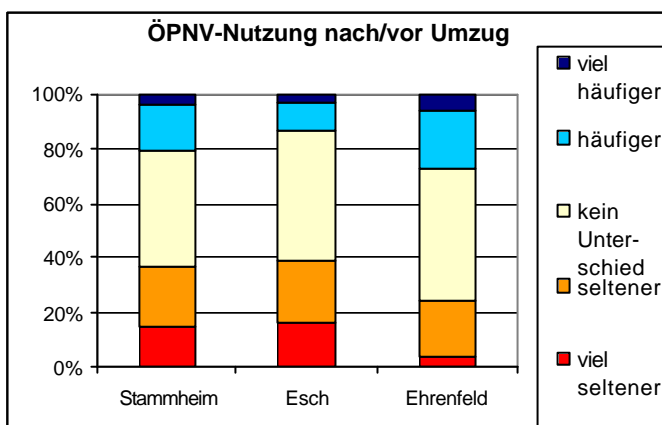
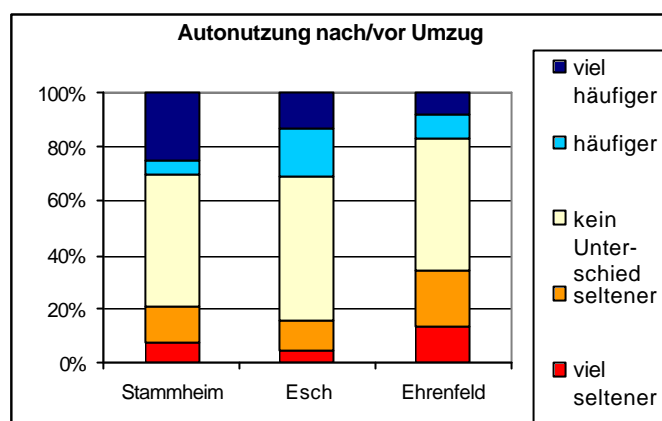
Neben Zusammenhängen zwischen Lebensstilen und Wohnmobilität sowie zwischen Lebensstilen und Verkehrsverhalten sind auch Beziehungen zwischen den beiden grundlegenden Formen räumlicher Mobilität – Wohnmobilität und Verkehrsverhalten – Gegenstand der Analysen. Einige vorliegende Studien haben bereits

gezeigt, dass mit Umzügen häufig Änderungen der Verkehrsmittelnutzung und der Aktionsräume einhergehen. Dies konnte auch hier gezeigt werden.

7.1 Verkehrsmittelnutzung

Nur rund die Hälfte der Befragten gibt an, ein Verkehrsmittel nach dem letzten Umzug etwa gleich häufig zu nutzen wie davor (Abbildung 4). Je nach Verkehrsmittel traten also bei jedem zweiten Befragten Veränderungen in der Nutzungshäufigkeit ein. Im Vergleich der Gebiete zeigen sich markante Differenzen. So ist ein Umzug nach Ehrenfeld mit einer deutlich selteneren Autonutzung zugunsten der Fußwege (begrenzt auch des ÖPNV) verbunden. Ein Umzug nach Esch zieht eine deutlich häufigere Autonutzung auf Kosten von ÖPNV und Fußwegen nach sich. Stammheim liegt dazwischen. Diese Veränderungen sind mit Bezug auf das Zielgebiet des Umzugs gut interpretierbar: Bei Zuzug in ein Gebiet mit guter Ausstattung mit ÖPNV und Versorgungseinrichtungen (Ehrenfeld) verlaufen die Veränderungen vor allem zugunsten von Fußwegen. Erfolgt der Umzug in ein Gebiet mit schlechter Nahversorgung und ÖPNV-Ausstattung (Esch) profitiert der Pkw auf Kosten von ÖPNV und Fußwegen. Dies zeigen auch die qualitativen Interviews: „Wir haben schon über das Umziehen nachgedacht. Man ist so weit ab vom Schuss. Wenn man mal ein Bierchen trinken möchte, muss man gleich mit dem Auto fahren und dann kann man nichts trinken. Früher in der Stadt konnten wir das zu Fuß machen“ (Herr G., 46 Jahre, verheiratet, 1 Kind, ein Auto im Haushalt). Mit dem Umzug nach Esch kann ein autoloser urbaner Lebensstil nicht fortgeführt werden. Es liegt nahe, dass die Stärke und Richtung der Veränderungen auch zwi-

Abb. 4: Änderung der Verkehrsmittelnutzung nach dem letzten Umzug



Quelle: StadtLeben-Projektverbund (2002)

Forschungsprojekt StadtLeben

Tab. 3: Zielwahl bei privaten Besuchen nach letztem Wohnsitz der Befragten

Aktivitätssort	letzter Wohnsitz				Alle
	gegenwärtiges Viertel	anderes Kölner Viertel	andere deutsche Stadt	Ausland	
Wohnviertel	58,6	34,2	23,1	58,4	36,2
anderes Kölner Viertel	24,3	56,4	42,3	41,7	44,3
andere Stadt	17,1	9,5	34,6	0,0	16,2
Anzahl	70	126	52	12	260

Quelle: StadtLeben-Projektverbund (2002) Angaben in Prozent des letzten Wohnsitz

schen den jeweiligen Herkunftsgebieten differieren. So wird sich an der Häufigkeit der Pkw-Nutzung möglicherweise bei Umzügen von einem reinen Wohngebiet geringer Dichte in ein anderes Wohngebiet des gleichen Charakters (Tangentialwanderung) nichts ändern, wohl aber bei einer Wanderung aus einem dichten, Nutzungsgemischten Kerngebiet in ein reines Wohngebiet in peripherer Lage. Dies wird im weiteren Verlauf des Projekts auf der Basis der dann vorliegenden größeren Stichprobe geprüft.

7.2 Räumliche Orientierungen

Nach bereits vorliegenden Studien ist zu vermuten, dass eine lange Wohndauer tendenziell zu einer starken Ortsbindung im Alltag führt und dass wohnmobile Personen einen eher großen Aktionsraum besitzen, weil sie – je nach Umzugsdistanz – nach einem Umzug teilweise ihre Bindungen an den alten Standort aufrecht erhalten (persönliche Kontakte, Arbeitsplatz, Arzt usw.).

Die Untersuchung der räumlichen Verteilung von Aktivitätsorten (Arbeits- oder Ausbildungsplatz, Freizeitaktivitäten usw.) in Abhängigkeit von der Wohnmobilität (Wohndauer im Quartier, letzter Wohnsitz, Häufigkeit der Umzüge) konnte diesen Zusammenhang aller-

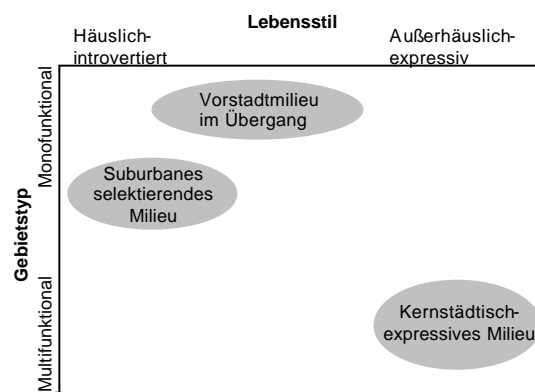
dings nur mit großen Einschränkungen belegen. So lässt sich nur für wenige Aktivitäten ein Zusammenhang von letztem Wohnsitz und räumlicher Orientierung zeigen, etwa bei privaten Erledigungen und privaten Besuchen (Tabelle 3). Bei diesen Aktivitäten ist die Nutzung des Wohnviertels besonders stark, wenn der letzte Umzug innerhalb des Viertels erfolgte. Erfolgte der Zuzug aus einem anderen Kölner Viertel, liegen auch die Ziele häufig in anderen Kölner Vierteln. Meist dürfte dies das ehemalige Wohnviertel sein. Wenn der Zuzug aus einer anderen Stadt erfolgte, ist die überlokale Orientierung besonders ausgeprägt. Bei anderen Aktivitäten sind diese Zusammenhänge allerdings weniger eindeutig.

8 Gebietsbezogene Milieubeschreibung

Im folgenden werden die mit Hilfe einer heuristischen Zusammenführung der empirischen Untersuchungsergebnisse ermittelten Wohnmilieus kurz beschrieben.

Die aus den empirischen Verfahren gewonnenen Ergebnisse führen zu einer Differenzierung von drei Wohnmilieus. Diese sind jeweils auf der Ebene der Untersuchungsgebiete angesiedelt. Für eine kleinräumigere Unterscheidung geben

Abb. 5: Die spezifischen Konfigurationen der Milieus



Quelle: StadtLeben-Projektverbund (2002)

die räumlichen Verteilungen und Mischungen der Lebensstiltypen sowie verschiedener soziodemographischer Merkmale innerhalb der Gebiete keine Anhaltspunkte. Im Umkehrschluss ist damit jedoch nicht notwendigerweise die tatsächliche räumliche Ausdehnung der Milieus erfasst. Diese können sich deutlich über die Grenzen der untersuchten Räume hinaus oder auch nur auf Teilräume der Quartiere erstrecken.

Inhaltlich orientiert sich die Milieubildung an den Eigenschaften der Raumstruktur mit den Extremen monofunktional

Forschungsprojekt StadtLeben

und multifunktional sowie an den Orientierungen der Lebensstile zwischen häuslich-introvertiert und außerhäuslich-expressiv. Diese schließt an die Differenzierung MATTHIESENS (2001) zwischen geschlossenen und offenen Milieus an. Entsprechend diesem Vorgehen ergibt sich eine idealtypische „Verteilung“ der Milieus wie in Abbildung 5 dargestellt. Das in Ehrenfeld angetroffene Milieu wird unter Bezugnahme auf Struktur und Lage des Gebietes sowie angesichts des vorherrschenden Lebensstiltyps als kernstädtisch-expressiv bezeichnet. Mit Blick auf die milieurelevanten Raumdimensionen ist dabei insbesondere die funktionale Mischung und die hohe Dichte des infrastrukturellen Angebots sowie die gute Erreichbarkeit und zentrale Lage charakteristisch. In dieser Eigenschaft wird Ehrenfeld vom außerhäuslich-geselligen Lebensstiltyp als Wohnstandort bevorzugt, d.h. einem Lebensstiltyp, der vor allem durch einen expressiven, nach außen (in den öffentlichen Raum) orientierten Charakter gekennzeichnet ist.

Esch zeigt sich als ein suburbanes selektierendes Milieu, das vorwiegend durch häuslich orientierte Lebensstiltypen mit hohem Bildungsniveau und kulturellen Interessen geprägt ist. Die Lageeigenschaften und strukturellen Bedingungen des suburbanen Raumes stehen dabei in unmittelbarem Zusammenhang mit unterschiedlichen und teils entgegengesetzten lebensstilabhängigen Präferenzen: Auf der einen Seite orientieren diese sich an der Wertschätzung eines ruhigen und naturnahen Wohnumfelds, das einen Rückzug auf den privaten Raum ermöglicht. Auf der anderen Seite steht das Interesse an bestimmten urbanen Angeboten, etwa kultureller Art. Durch die Lage am Stadtrand ist deren Wahrnehmung mit einem von

den Vertretern der häuslichen Lebensstile als annehmbar betrachteten Aufwand realisierbar. Die Organisation des Alltagslebens erfolgt also vom Wohnstandort ausgehend in anderen städtischen Teilräumen nach zweckgebundenen selektiven Wahlprozessen.

Das Wohnumfeld im Stammheim kann als im Übergang befindliches Vorstadtmilieu bezeichnet werden. Während die Bevölkerungszusammensetzung nach der Entstehung der Zeilensiedlung in den sechziger Jahren stabil war, vollzieht sich seit Ende der siebziger Jahre ein verstärkter Bevölkerungsaustausch durch den Zuzug jüngerer Personen, die über Belegungsbindungen Wohnungen zugewiesen bekommen. Diese Entwicklung ist prägend für das gegenwärtige sozial-räumliche Gefüge in Stammheim.

Stammheim galt bis Anfang der siebziger Jahre als privilegierte Siedlung. Die Erstbezieher dieser Zeit haben das „Wohnen im Park“ akzeptiert und sich mit bestimmten räumlichen Strukturen und vorhandenen Defiziten etwa im Bereich der Versorgungsinfrastruktur, der Wohnumfeldqualitäten oder der Wohnungsausstattung arrangiert. Der in den letzten Jahren deutlich zunehmende Rückgang dieser Bewohnergeneration und der Zuzug von BewohnerInnen in anderen Lebensphasen sowie mit anderen, stärker expressiv und außerhäuslich orientierten Lebensstilen wirkt auf die soziale, das Zusammenleben betreffende Ebene zurück. Demzufolge kommt es durch diese Gruppen zu Prozessen der Raumeignung, die einerseits durch bislang akzeptierte Regelungen eingeschränkt werden, zum anderen bei den alteingesessenen BewohnerInnen auf Unverständnis und sogar Ablehnung stoßen.

Das „Milieu im Übergang“ zeichnet sich also vor allem

durch objektive Veränderungen in der Zusammensetzung der Bewohnerschaft und damit einhergehenden subjektiven Veränderungen in der Wahrnehmung und Bewertung des Wohnumfeldes aus. Da diese wechselseitigen Zusammenhänge an unterschiedlichen Punkten beeinflusst werden können, sind Aussagen zu der Richtung des „Übergangs“ noch nicht eindeutig möglich. An dieser Stelle eröffnet sich aus planerischer Sicht ein erhebliches Gestaltungspotenzial.

9 Ausblick

Die aus dem „qualifizierten Pretest“ vorliegenden Ergebnisse bestätigen wesentliche Bausteine des StadtLeben-Untersuchungsansatzes.

(1)Erstens konnte ein eigenständiger, über sozialstrukturelle und demographische Merkmale hinausgehender Einfluss von Lebensstilen auf Wohnmobilität und Verkehrsverhalten nachgewiesen werden. Im weiteren Projektverlauf wird dieser Einfluss auf der Grundlage einer größeren Stichprobe und einer höheren Anzahl von Untersuchungsgebieten inhaltlich zu qualifizieren und zu differenzieren sein.

(2)Mobilitätsmerkmale wurden dabei nicht als Bestandteil der Lebensstilbildung verwendet. Es handelt sich also nicht um Mobilitätsstile.

(3)Lebensstile als alleiniges Erklärungsschema räumlicher Mobilität sind nicht zielführend. Vielmehr sind sie im Sinne eines „strukturalistischen“ Lebensstilansatzes ihrerseits eng an soziale und demographische Strukturen gebunden.

(4)Zwischen Wohnmobilität und Verkehrsverhalten bestehen Zusammenhänge, die über die Wohnstandortwahl (die sich in empiri-

Forschungsprojekt StadtLeben

schen Studien i.d.R. als Zugehörigkeit eines Befragten zu einem Untersuchungsgebiet niederschlägt) hinausgehen. Auch diese Zusammenhänge werden im weiteren Projektverlauf in Bezug auf den prozessualen Charakter der Verkehrsmittelnutzung und der räumlichen Orientierungen vertieft analysiert.

(5) Der Begriff des Wohnmilieus erweist sich als geeignet, um eine dichte, theoretisch gestützte und empirisch unterfütterte Beschreibung räumlich verortbarer Konfigurationen von Sozialstrukturen, Lebensstilen und räumlicher Mobilität zu leisten.

- Literatur

Ulf Matthiesen (Hg., 2001): An den Rändern der Hauptstadt – Regionalkulturelle Milieus im Verflechtungsraum von Berlin und Brandenburg. Opladen.

StadtLeben-Projektverbund (2002): Meilensteinbericht – Phase 1. Aachen, Berlin, Bochum, Dortmund, Frankfurt/Main (unveröffentlicht).

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

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

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

Projektlaufzeit: Juli 2001 - Dezember 2004

¹ Universität Dortmund, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung

² RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB)

³ FU Berlin, Institut für Geographische Wissenschaften – Stadtforschung

⁴ Ruhr-Universität Bochum, Arbeitseinheit Kognitions- und Umweltpsychologie

Neu-Stammheim, Freiräume



Foto: Eigene Aufnahme

VPL- Forschungsprojekt NAPOLI

Neues Forschungsvorhaben „Umsetzung und Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik“ – NAPOLI – in Kooperation mit dem ILS, Dortmund, und der Planersocietät, Dortmund

Nachhaltige Verkehrspolitik - ein Schlagwort in aller Munde - nur wie kann sie umgesetzt werden?

Das Projekt baut auf den Kenntnissen der empirischen Siedlungs- und Verkehrsforschung sowie von abgeschlossenen Forschungsprojekten zur Nachhaltigkeit auf (u.a. RAVE, das ebenfalls vom Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung und der Planersocietät

bearbeitet wird) und verknüpft diese mit den konkreten Umsetzungserfordernissen der regional und (inter-)kommunal organisierten Verkehrs- und Siedlungsplanung. In mehreren Analyseschritten werden Erfolgs- und Hemmfaktoren für eine nachhaltige Verkehrspolitik herausgearbeitet. Im Blickpunkt der Untersuchung steht die regionale Ebene. Im Rahmen einer Politik- und Prozessanalyse konkreter Fallstudien sollen geeignete Methoden, Verfahren und Instrumente sowie sinnvolle Partizipations- und Kooperationsmodelle ermittelt werden, die eine „nachhaltigere“ Stadt- und

Verkehrsentwicklung ermöglichen.

Mit Leipzig und Münster sind zwei Beispielregionen ausgewählt worden, die bereits Ansätze einer nachhaltigen Verkehrspolitik aufweisen.

Innerhalb der beiden Beispielregionen werden auf verschiedenen Maßstabsebenen (kommunal, interkommunal, regional) insgesamt sechs Prozesse und Verfahren (z.B. Entwicklung des Cospudener Sees als Freizeitgebiet, Einrichtung und Betrieb von Mobilitätszentralen im Münsterland) im Rahmen einer Politik- und Prozessanalyse intensiv behandelt. Die

Forschungsprojekt NAPOLI

Auswahl erfolgt in Abstimmung mit den Kommunen und Praxisvertretern der Regionen im Rahmen von Start-Workshops.

Die ausgewählten Fälle werden hinsichtlich ihrer prozessualen, partizipativen, kommunikativen, organisatorischen und institutionellen Aspekten der Entscheidungsfindung und Umsetzung nachhaltiger Stadt- und Verkehrskonzepte untersucht. In diesem Kontext ist die Durchführung eines zusammenfassenden Workshops und die Diskussion der Ergebnisse mit den beiden Beispielregionen geplant.

Aus den Untersuchungsergebnissen werden Erfolgsfaktoren und Hemmnissen für die Umsetzung einer nachhaltigen

Verkehrspolitik aufgezeigt. Sinnvolle Verfahrensschritte werden abgeleitet und in Workshops mit kommunalen und regionalen Praxisvertretern diskutiert und in einem Handlungsleitfaden für Kommunen zusammengefasst.

Das Forschungsprojekt NAPOLI:

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

Projektbeteiligte:

Dr. Herbert Kemming, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS), Projektleitung

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung Forschung

Universität Dortmund, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung

Projektlaufzeit: Januar 2003 - Dezember 2004

✓ PL - Diplomarbeit: Förderung der Mobilität älterer Menschen im öffentlichen Personennahverkehr

Förderung der Mobilität älterer Menschen im öffentlichen Personennahverkehr

- Untersuchung bestehender und Entwicklung neuer Ansätze

Karen Rein

Ältere Menschen sind eine wachsende Bevölkerungsgruppe, die in den letzten Jahren zunehmend in den Mittelpunkt des gesellschaftlichen Interesses gerückt ist. Nach dem Ende der Berufstätigkeit bzw. dem Auszug der Kinder verfügen sie oft über einen freieren Tagesablauf. Zudem befinden sich viele von ihnen in einer abgesicherten finanziellen Situation und bleiben länger gesund als ältere Menschen vorangegangener Generationen.

Deswegen haben sie viele Möglichkeiten, ihre Interessen auszuüben und stellen große Erwartungen an ihre Umwelt.

Auf der anderen Seite nimmt die Leistungsfähigkeit im hohen Alter oft ab und die sozialen Kontakte verringern sich. „Mobilität“ erhält in diesem Zusammenhang eine erweiterte Bedeutung. Neben dem Wunsch, Ziele auf möglichst angenehme Weise zu erreichen, bedeutet „mobil sein“ auch Selbständigkeit und Teilhabe am öffentlichen Leben. Mobilität ist gerade im Alter auch Lebensqualität.

Für den ÖPNV, dem die Aufgabe zukommt, die Mobilität von öffentlicher Seite sicher zu stellen, ist das eine große Herausforderung. Viele ältere Menschen sind flexibel in ihrer Verkehrsmittelwahl, gleichzeitig

stellen sie sehr differenzierte und spezielle Ansprüche. Andere sind auf den ÖPNV angewiesen und benötigen entsprechende Hilfen, um auch bei nachlassender Leistungsfähigkeit mobil zu bleiben.

Die Ansprüche, die ältere Menschen an den ÖPNV stellen, sind – abhängig von der Lebensweise und den persönlichen Einstellungen und Werten – sehr unterschiedlich, je nachdem, wie oft und mit welcher Motivation der ÖPNV genutzt wird. Verschiedene Akteure reagieren bereits auf diese Anforderungen mit Projekten zur Verbesserung des Angebots.

In der Diplomarbeit wird zunächst mit Hilfe einer Literaturrecherche ermittelt, welche Bedürfnisse ältere Menschen an den ÖPNV stellen und

Mobiler Dienst der
Bahnhofsmission Dortmund



Foto: CP/Compartner

Förderung der Mobilität älterer Menschen im öffentlichen Personennahverkehr

welche Akteure die Möglichkeit haben, das Angebot im ÖPNV gemäß dieser Ansprüche mit zugestalten. Im praktischen Teil der Arbeit folgt eine Untersuchung von 24 „guten Beispielen“. Hierfür werden telefonische Leitfadeninterviews mit verschiedenen Experten geführt, die später unter zwei Gesichtspunkten ausgewertet werden: Einerseits soll beantwortet werden, welches Bild die Experten von „älteren Menschen“ haben und was für Bedürfnisse diese aus Sicht der Akteure haben. Andererseits werden die Beispiele hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit auf andere Orte und die Bedeutsamkeit für ältere Menschen ausgewertet.

Die Hauptakteure, die die Ansprüche Älterer an den ÖPNV berücksichtigen, sind die Verkehrsunternehmen und die kommunalen Planungsträger. Daneben gibt es viele weitere Ansprechpartner, z.B. Senioreninitiativen, Träger der freien Wohlfahrtspflege oder die Polizei.

Die befragten Experten messen den älteren Menschen große Bedeutung zu. Sie haben erkannt, dass Senioren spezielle Bedürfnisse haben und gehen darauf ein. Die meisten Angebote richten sich an anspruchsvolle und flexible Neukunden oder an gebrechliche, auf den ÖPNV angewiesene ältere Menschen, deren Mobilität längstmöglich erhalten bleiben soll.

Untersucht werden z.B. Angebote zur Verbesserung der Anbindung, Trainingsangebote oder ÖPNV-Begleitsdienste. Sie haben soziale und wirtschaftliche Zielsetzungen und dienen dazu, die Mobilität Älterer zu ermöglichen, zu erhalten und zu optimieren, Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl zu nehmen, die Kosten zu senken und das Image zu verbessern. Sie wurden von der Zielgruppe gut bis sehr gut angenommen und sind auch für andere Orte oder Akteure zu empfehlen.

Zum Erfolg sind eine Anpassung des Konzeptes an die örtlichen Gegebenheiten und das Engagement der beteiligten Akteure erforderlich.

Auf Seiten der Akteure besteht ein großes Interesse an der Zielgruppe und es existieren viele Möglichkeiten, deren Wünsche zu berücksichtigen. Oft fehlen jedoch Ideen, da bereits realisierte Angebote anderer Akteure relativ unbekannt bleiben. Außerdem bieten die bestehenden Angebote viele Erweiterungsmöglichkeiten und könnten teilweise durch kleine Veränderungen besser an die Bedürfnisse der Senioren angepasst werden.

Aus diesem Grund werden in der Arbeit Handlungsempfehlungen formuliert. Sie setzen sich zusammen aus neuen Ideen und Ergänzungen bzw. Veränderungen bestehender Angebote und sollen dazu anregen, Angebote für Senioren im ÖPNV umzusetzen. Vorschläge werden in folgenden Bereichen gemacht:

- **„Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln“:** Für viele Senioren, die auf den ÖPNV angewiesen sind, ist ein Anschluss und dessen regelmäßige Bedienung Mobilitätsvoraussetzung. Maßnahmenvorschläge sind der Einsatz kleiner Busse auf Grundlage verschiedener Organisationssysteme und die Verringerung von Haltestellenabständen.
- **„Zugänglichkeit“:** Das Erscheinungsbild des ÖPNV hält viele ältere Menschen von einer Nutzung ab. Deswegen sollen z.B. die Wege zu den Haltestellen angstfrei, barrierefrei und sauber gestaltet werden. Kostenanreize ermöglichen auch einkommensschwächeren Senioren den Zugang und Anreize zur Nutzung beziehen „Ungeübte“ mit ein.
- **„Barrierefreiheit“:** Baulich-technische Maßnahmen zum Abbau von Mobilitäts-

hindernissen sind bereits weit verbreitet. Diese ermöglichen Mobilität ohne Hilfe anderer Menschen. Ergänzend sind jedoch personelle Hilfen erforderlich, die auch bei Verlust der Selbständigkeit die Mobilität erhalten.

- **„Übersichtlichkeit“:** Gestalterische Maßnahmen vereinfachen die Nutzung des ÖPNV. Um gewährleisten zu können, dass auch ungeübte Nutzer sich im System, an den Haltestellen und im Fahrzeug zurechtfinden, wird eine einfache, komfortable Gestaltung vorgeschlagen. Dabei sollen die altbekannten Vorgehensweisen neben neuen technischen Lösungen erhalten bleiben, um die Umstellung ggf. zu vereinfachen.
- **„Sicherheit“:** Der Abbau von Hemmungen und die Vermittlung korrekten Verhaltens erhöhen das Gefühl, vor Unfällen und Kriminalität geschützt zu sein. Neben technischen Lösungen (z.B. Überwachung) kommt es darauf an, das Vertrauen zu stärken und zu helfen, dass Situationen richtig eingeschätzt werden.
- **„Komfort und Service“:** Manche Maßnahmen machen für alle Nutzergruppen die Fahrt mit dem ÖPNV einfacher und bequemer. Besonders wichtig sind hier persönliche Ansprechpartner, die die Nutzung auch ohne Technikenkenntnisse ermöglichen.
- **„Information“:** Nur ein Angebot, das bekannt ist, wird auch genutzt. Deswegen hat die Information in allen Bereichen eine wichtige Bedeutung. Neben der Ausnutzung neuer Medien sollte auf gedruckte Informationen nicht verzichtet werden, denn gerade viele ältere Menschen nutzen

Notrufeinrichtungen der Üstra, Hannover



Foto: Internetseite Üstra, Hannover

Förderung der Mobilität älterer Menschen im öffentlichen Personennahverkehr

nach wie vor diese Informationsquellen.

Die Umsetzung von einzelnen Ideen trägt dazu bei, ein seniorengerechteres, zuverlässigeres ÖPNV-Angebot in vertrauter Atmosphäre zu schaffen.

Als Ergebnis der Arbeit sind folgende Aussagen festzuhalten:

- Der ÖV bietet die Möglichkeit, Mobilität bis ins hohe Alter aufrechtzuerhalten, denn das Angebot ist vielfältig und die Anforderungen an die Nutzer sind auch mit eingeschränkter Leistungsfähigkeit zu bewältigen. Die Voraussetzung ist allerdings, dass entsprechende Angebote z.B. im Bereich der Barrierefreiheit und Übersichtlichkeit vorhanden sind. Ein größeres Problem als körperliche Einschränkungen sind häufig die Unkenntnis von Abläufen und das negative Image öffentlicher Verkehrsmittel.

- Die verschiedenen Akteure haben „Senioren“ als wichtige Zielgruppe erkannt, weil deren Anteil an der Bevölkerung steigt und ein Bewusstsein dafür entsteht, dass Senioren spezifische Ansprüche an den ÖPNV haben. Die Senioren werden als wichtige Kundengruppe geschätzt und ihre Ansprüche werden erstaunlich differenziert wahrgenommen.
- Es gibt bereits ein breites Spektrum an Angeboten, welche die besonderen Bedürfnisse von älteren Menschen berücksichtigen. Darunter sind einige gute Ideen, deren Verbreitung sich lohnen würde. Es gibt allerdings noch viele weitere Möglichkeiten, um die bestehenden Angebote zu verbessern, zu kombinieren oder auszuweiten.

- Die Möglichkeiten zur Erstellung von maßgeschneiderten Angeboten kennen oft nur wenige Akteure. In der Regel sind lediglich Angebote aus dem eigenen Ort bekannt. Meist entwickelt jeder Akteur sein Angebot eigenständig, ohne auf Erfahrungen anderer Akteure zurückzugreifen. Eine Verbreitung guter Ideen geschieht nur ansatzweise.

Die Arbeit gibt einen Überblick über die derzeit aktuellen Handlungsansätze und weiterführende Ideen. Die steigende Anzahl älterer Menschen und die zunehmend differenzierte Zielgruppenwahrnehmung der Verkehrsunternehmen heben die Bedeutung solcher Ansätze. Wenn Sie weitere Informationen zu dem Thema wünschen oder Fragen offen geblieben sind, wenden Sie sich bitte an: Karen Rein, karen.rein@gmx.de.

Führerschein gegen ein Monatsticket der Dortmunder Stadtwerke

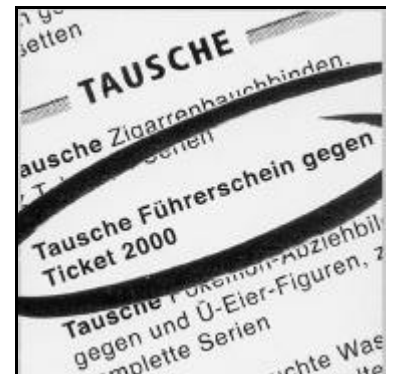


Foto: Dortmunder Stadtwerke AG

✓ PL – Diplomarbeiten, Veröffentlichungen, Tagungsbeiträge, Downloads

Diplomarbeiten

JOACHIM HEINZE
ÖV-Anbindung des Flughafens Dortmund (2003)

MARK HERRE
Fußverkehrsförderung in Innenstädten am Beispiel Dortmund (2003)

KAREN REIN
Förderung der Mobilität älterer Menschen im öffentlichen Personennahverkehr (2003)

OLIVER RICKLING
Erlebniseinkauf – Standorte, Lebensstile und Handlungsansätze (2003)

GERRIT SCHULZ
Die verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Aus- bzw. Neubaus der Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke im Europakorridor für Schweden, Deutschland und Europa, (2003)

ARND BERNSMANN
Analyse und Bewertung von „letzte Meile“-Konzepten im B2C-Bereich des eCommerce (2002)

LARS HEIERHOFF
Nutzungspotential und Kundenanforderungen an Warenübergabepunkte (2002)

VOLKER KLÖPPER
Reaktivierung der Rheinischen Bahn in Wuppertal? (2002)

MICHAEL LÖCHL
Schnellbus statt Schiene – Eine Alternative zur Bedienung von Umland-Stadt-Beziehungen? (2002)

WIEBKE UNBEHAUN
Umziehen und Pendeln in der Stadtregion Dresden (2002)

Diplomarbeiten, Veröffentlichungen, Tagungsbeiträge, Downloads

Veröffentlichungen

HOLZ-RAU, CH.; KASPER, B.; SCHEINER, J. (2003): „Freizeit im (Un-)Ruhestand. Eine Untersuchung der Freizeitmobilität älterer Menschen. In: Der Rektor der Universität Dortmund (Hg.): UniReport – Forschungsberichte der Universität Dortmund, Heft 36, S. 30-37

HOLZ-RAU, CH.; KÜPPER, S.-A.; MOLLY, B.; UNBEHAUN, W. (2003): Nahverkehrspläne in der Praxis – Ergebnisse einer bundesweiten Befragung von Aufgabenträgern. In: Der Nahverkehr, 4/2003, 21. Jg. S.48-54

KASPER, B.; LUBECKI, U. (2002): Freizeitmobilität älterer Menschen. In: Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (Hg.): Tagungsband des 3. Aachener Kolloquiums „Mobilität und Stadt“ (AMUS) – Freizeitverkehr in Stadt und Region, Schriftenreihe Stadt Region Land, Heft 73, S. 91-107

KASPER, B. (2002): Upgrading Policy and Empowerment in a Deprived Area in Chicago – Ein Erfahrungsbericht. In: Servicestelle HEGISS (Hg.): Lernort Soziale Stadt. HEGISS-Materialien, Veranstaltungen 1. Frankfurt a.M.

SCHEINER, J.; HOLZ-RAU, CH. (2002): Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen. In: Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Band 230. Stuttgart. S. 198-221

SCHEINER, J.; KASPER, B. (2002): Lifestyles, choice of housing location and daily mobility. Conceptual framework, me-

thods and preliminary results of the interdisciplinary research project „StadtLeben“. In: European Regional Science Association (Hg.): „From Industry to Advanced Services – Perspectives of European Metropolitan Regions“, Dortmund. Congress-CD-ROM

SCHEINER, J.; KASPER, B. (2002): Leisure Mobility and Mobility Problems of Elderly People in Urban, Suburban and Rural Environment: Preliminary results from the research project FRAME. In: European Regional Science Association (Hg.): „From Industry to Advanced Services – Perspectives of European Metropolitan Regions“, Dortmund. Congress-CD-ROM

SCHEINER, J. (2003): Bewertung des ÖPNV durch ältere Menschen: Wertschätzung und Zufriedenheit - Vergleiche mit anderen Verkehrsmitteln. In: Der Nahverkehr 21/3, S. 18-24

SCHEINER, J. (2003): Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen in der Freizeit: Relevanz von ÖPNV-Angeboten für die Mobilität. In: Der Nahverkehr 21/4, S. 37-42

Tagungsbeiträge

JANSEN, U.; KLEMME, M. (2003): „Professionelle Akteure und Verkehrsentstehung – Eine Analyse von Erfolgsfaktoren und Hemmnissen einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung“. Vortrag auf der Jahrestagung des Arbeitskreises Verkehr der Deutschen Gesellschaft für Geographie in Zusammenarbeit mit dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH vom 5.6. bis 7.6.2003: Verkehrsgenese - Entstehung von Verkehr,

Potenziale + Grenzen der Gestaltung nachhaltiger Mobilität

KASPER, B. (2003): „Wer will schon zum alten Eisen gehören!? - Begründungen und Motive der Freizeitmobilität älterer Menschen – Ergebnisse einer qualitativen Untersuchung“. Vortrag auf der Jahrestagung des Arbeitskreises Verkehr der Deutschen Gesellschaft für Geographie in Zusammenarbeit mit dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH vom 5.6. bis 7.6.2003: Verkehrsgenese - Entstehung von Verkehr, Potenziale + Grenzen der Gestaltung nachhaltiger Mobilität

KASPER, B.; LUBECKI, U. (2003): „Freizeitmobilität älterer Menschen: Zentrale Ergebnisse des Forschungsprojektes FRAME“. Fachreferat im Rahmen des Praxisworkshops des Forschungsprojektes FRAME am 13. Mai 2003 in Bonn

KASPER, B. (2003): Mitglied des Betreuerkreises von „LaiV – Bestandsaufnahme und Weiterentwicklung der Lehre und Ausbildung im Verkehrswesen“, einem Verbundprojekt der DVWG und des SVPT der Universität Wuppertal - seit März 2003

KASPER, B.; SCHEINER, J. (2002): „Leisure Mobility and Mobility Problems of Elderly People in Urban, Suburban and Rural Environment: Preliminary results from the research project „FRAME““ beim 42nd Congress of the European Regional Science Association „From Industry to Advanced Services – Per-

Diplomarbeiten, Veröffentlichungen, Tagungsbeiträge, Downloads

spectives of European Metropolitan Regions“ vom 27. bis 31. August 2002 in Dortmund

KASPER, B.; SCHEINER, J. (2002): „Lifestyles, choice of housing location and daily mobility. Conceptual framework, methods and preliminary results of the interdisciplinary research project ‘StadtLeben’“ beim 42nd Congress of the European Regional Science Association „From Industry to Advanced Services – Perspectives of European Metropolitan Regions“ vom 27. bis 31. August 2002 in Dortmund

KASPER, B.; LUBECKI, U. (2002): „Freizeitmobilität älterer Menschen“ beim 3. Aachener Kolloquium „Mobilität und Stadt“ (AMUS): Freizeitverkehr in Stadt und Region am 25. Juli 2002 in Aachen

SCHEINER, J.; KASPER, B. (2002): „Frame or Limits: Spatial Development and Leisure Mobility in an Ageing Society“ beim Fifth Symposium of the International Urban Planning and Environment Association „Creating Sustainable Urban Environments – Future Forms for City Living“ vom 23. bis 26. September 2002 in Oxford

SCHEINER, J.; KASPER, B. (2002): „Lifestyles, choice of housing location and daily mobility. Conceptual framework, methods and preliminary results of the interdisciplinary research project ‘StadtLeben’“ beim Fifth Symposium of the International Urban Planning and Environment Association „Creating Sustainable Urban Environments – Future Forms for

City Living“ vom 23. bis 26. September 2002 in Oxford

Downloads

http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/dienst/de/content/download/arbeit_fg/arbeit_fg.html

Arbeitspapier Nr. 1:
[Besser Wohnen mit weniger Verkehr](#), von Anka Derichs

Arbeitspapier Nr. 2:
[Wirtschaftsunternehmen reduzieren den Berufsverkehr](#), von Ute Jansen

Arbeitspapier Nr. 3:
[Planen für die Zukunft heißt regional kooperieren](#), von Marion Klemme

Arbeitspapier Nr. 4:
[Unerfüllte Aktivitätswünsche älterer Menschen in der Freizeit](#), von Joachim Scheiner

Arbeitspapier Nr. 5:
[Nahverkehrsplanung für ältere Menschen](#), von Birgit Kasper und Joachim Scheiner

Arbeitspapier Nr. 6:
[Akteure in der Verkehrsplanung](#), von Joachim Scheiner

Arbeitspapier Nr. 7:
[„Wohnen wie in den Ferien“ - Lebensstile, Mobilität und Wohnen im suburbanen Raum](#), von Birgit Kasper

Arbeitspapier Nr. 8:
[Ergebnisse einer Kommunalumfrage „Innenstadt- und Freizeitentwicklung“ in deutschen Groß- und Mittelstädten](#), von Michael Frehn

Arbeitspapier Nr. 9:
[Bewertungsverfahren in der Verkehrsplanung](#), von Joachim Scheiner



VPL – Anschrift, Telefonnummern und e-mail-Adressen

VPL-Fachgebiet
Verkehrswesen und Verkehrsplanung

Fakultät Raumplanung
Universität Dortmund
44227 Dortmund
August-Schmidt-Straße 6
Geschossbau 1, Raum 316-324
www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl

Renate Middendorf (Sekretariat)
Tel.: 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
zur Zeit beurlaubt

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. Marc Lucas Schulten
Tel.: 0231-755-2268
E-Mail: schulten@rp.uni-dortmund.de

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

Neue Mitarbeiterinnen:



Dipl.-Ing. Wiebke Unbehaun
Tel.: 0231-755-2390
E-mail: unbehaun@rp.uni-dortmund.de

Wiebke Unbehaun studierte Raumplanung an der Universität Dortmund. Sie schloss ihr Studium 2002 mit einer Diplomarbeit zu dem Thema „Umziehen und Pendeln in der Stadtregion Dresden“ ab. Seit November 2002 ist sie wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund. Neben der Lehre arbeitet sie an dem Forschungsprojekt „HANNAH – Handlungsleitfaden für die Erstellung von Nahverkehrsplänen“, das durch das BMVBW in Auftrag gegeben wurde und von dem Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung in Kooperation mit dem Planungsbüro K+K Küpper, Bonn, bearbeitet wird. Ihre Arbeitsschwerpunkte sind die Nahverkehrsplanung und der Wirtschaftsverkehr.



Dipl.-Ing. Nadine Bünthen
Tel.: 0231-755-6320
E-mail: rave@rp.uni-dortmund.de

Nadine Bünthen studierte Raumplanung an der Universität Dortmund. Sie schloss ihr Studium 2001 mit einer Diplomarbeit zu dem Thema „Rondorf entwickeln! Initiierung eines Prozesses und Entwicklung eines Konzeptes zur Stärkung des Nahbereichszentrums im Kölner Süden unter Beteiligung der Bürger“ ab. Seit Juni 2002 ist sie am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund beschäftigt. Sie arbeitet an dem Forschungsprojekt „RAVE – Nachhaltige Regional-, Städtebau- und Verkehrsentwicklungsplanung“, das durch das BMVBW in Auftrag gegeben wurde und von dem Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung in Kooperation mit der Planersocietät, Dortmund, bearbeitet wird.