

Themen dieser Ausgabe

Umzug des Fachgebietes 1

Forschungsprojekt RAVE
Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsplanung 2

Diplomarbeit
Das Projekt „Europabahn“ 4

RAIL # Tec 2003 in Dortmund 6

Forschungsprojekt HANNAH 7

Diplomarbeit
15 Jahre Verkehrsentwicklungsplanung in Nordrhein-Westfalen 7

Diplomarbeiten 8

Veröffentlichungen 8

Tagungsbeiträge 9

Anschrift, Email-Adressen und Telefonnummern 10

Neue Mitarbeiter 10

VPL - Umzug des Fachgebietes

Seit September 2003 hat unser Fachgebiet für zwei Jahre ein Übergangsquartier bezogen. Das bisherige Gebäude muss wegen Schadstoffbelastungen in den Rohbauzustand zurückgeführt werden (siehe Fotos unten). Wer uns besuchen möchte, findet uns weiterhin auf dem Campus Süd der Uni Dortmund, jetzt im Pavillon 7 (siehe Abbildung rechts). Dabei haben sich auch einige Telefonnummern geändert. Diese finden Sie sowohl auf unserer Homepage als auch am Ende des VPLetters.

Fast gleichzeitig wurden auch die Mail-Adressen geändert. Für alle MitarbeiterInnen gilt jetzt einheitlich: Vorname.Nachname@uni-dortmund.de.

Die neue Email-Adresse für den VPLetter lautet jetzt im Übrigen: VP.Letter@uni-dortmund.de.

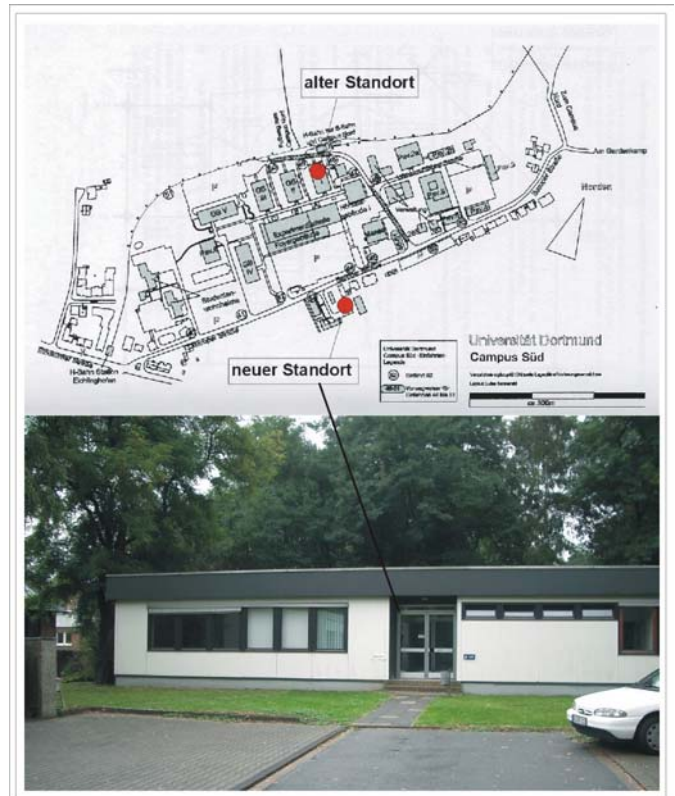


Abb. 1: Standort Pavillon 7

Das Gebäude im derzeitigen Zustand



So soll das Gebäude einmal aussehen



✓ PL - Forschungsprojekt RAVE: Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsplanung

Das Forschungsprojekt RAVE (Auftraggeber: BMVBW, FOPS-Nr.: 0913010, Bearbeitung gemeinsam mit Planersocietät Dortmund) befasste sich mit den Anforderungen und Handlungsansätzen, die sich aus einer nachhaltigen Entwicklung für die Raum- und Verkehrsplanung ergeben

Die Untersuchung hat sich dabei schwerpunktmäßig mit kommunalen Handlungsansätzen befasst. Bereits realisierte Konzepte und ihre Grenzen wurden in einer umfangreichen Sammlung von Einzelbeispielen sowie anhand der beiden Städte Freiburg im Breisgau und Viernheim untersucht. Ergänzend wurden vier Rahmenbedingungen (Straßenverkehrsordnung, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Eco Management and Audit Schemata und Wohnungsbauförderung) der kommunalen Planung und des individuellen Verkehrsverhaltens analysiert. Dies sollte überprüfen, ob im Bereich der Rahmenbedingungen allgemein Handlungsmöglichkeiten und -notwendigkeiten bestehen, eine nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung zu fördern.

Leitsätze und Merkposten

Während der Bearbeitung der Fallbeispiele und in weiteren Fachgesprächen wurde zunehmend deutlich, dass der Begriff der Nachhaltigkeit im Zusammenhang mit Raum und Verkehr äußerst abstrakt, schwer kommunizierbar und politisch kaum zu vermitteln ist. Daher wurden in diesem Projekt drei Leitsätze einer nachhaltigen Raum- und Verkehrsplanung sowie Verkehrspolitik formuliert, die zentrale Aspekte verständlich machen sollen.

1. Leitsatz: Erreichbarkeit und Sicherheit sind wichtiger als hohe Geschwindigkeit.

Der erste Leitsatz leitet sich vorrangig aus der sozialen Dimension der Nachhaltigkeit ab. Steigende Distanzen und zunehmende Nutzung des Pkw im Personenverkehr kennzeichnen die Verkehrsentwicklung. Sie sind gleichzeitig Ursache und Folge einer verkehrsinduzierten und verkehrsinduzierenden Siedlungsentwicklung, die zu zunehmenden Disparitäten der Mobilität zwischen Personen mit bzw. ohne Pkw-Verfügbarkeit führt.

Für eine alternde Gesellschaft gilt es vor allem, die Mobilität von Personen ohne eigenen Pkw (auch Kinder und Jugendliche) und von Menschen, die in ihrer Mobilität z.B. durch körperliche Gebrechen oder knappe finanzielle Mittel eingeschränkt sind, zu sichern. Wesentliche Mobilitätsbarrieren stellen Ausstattungsmängel in der Wohnumgebung, Angst vor Gefahren und Mängel in der ÖPNV-Bedienung dar. Damit umfasst das Stichwort „Erreichbarkeit“ drei Aspekte:

Räumliche Struktur

Die auf kleinteilige Strukturen angewiesene Mobilität vor allem älterer und behinderter Menschen ist in vielen Bereichen unserer Städte und Regionen durch Entmischung und Entdichtung bereits stark eingeschränkt. Ein weiterer Ausbau der Straßeninfrastruktur begünstigt eine weitere autoabhängige Siedlungsentwicklung und erschwert so die eigenständige Mobilität ohne Pkw. Die Altersentwicklung und die mit einem längerfristigen Rückgang der Wohnbevölkerung in den weiten Teilen Deutschlands verbundene abnehmende Dichte verschärfen dieses Problem. Daher verzichtet eine nachhaltige Raum- und Verkehrspla-

nung auf den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und stärkt kleinteilig gemischte Strukturen, insbesondere im Bereich der täglichen Versorgung.

Geschwindigkeit

Gerade in einer alternden Gesellschaft, auch in einer hoch motorisierten alternden Gesellschaft, werden hohe Geschwindigkeiten zum Sicherheitsproblem. Hohe Geschwindigkeiten im Autoverkehr, bis hin zur freien Fahrt auf Bundesautobahnen, überfordern vor allem ältere Menschen als Pkw-Fahrer, Fußgänger oder Radfahrer und können dazu führen, dass sie sich eine aktive Verkehrsteilnahme nicht mehr zutrauen. Daher richtet eine nachhaltige Verkehrsplanung die Verkehrsabläufe verstärkt an den Fähigkeiten älterer Fußgänger, Rad- und Autofahrer aus. Vor allem mit Rücksicht auf ihre Fahrfähigkeiten sollte auf Bundesautobahnen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit eingeführt werden, die für alle Verkehrsteilnehmer beherrschbar ist.

ÖPNV-Angebot

Im öffentlichen Verkehr bedeuten schnellere Systeme häufig größere Maschenweiten, mehr Umsteigevorgänge bei knappen Umsteigezeiten, kompliziertere Wegeplanung. Dies kann selbst in einem „barrierefreien“ ÖPNV (niveaufreier Einstieg) neue Barrieren für ältere Menschen schaffen, kann sie unter Umständen sogar von der Benutzung ausschließen. Daher berücksichtigt eine nachhaltige Verkehrsplanung neben der technischen Barrierefreiheit auch die Ansprüche älterer Menschen an die Netz- und Fahrplangestaltung stärker als bisher. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Zuverlässigkeit der Verkehrsangebote.



Abb. 2: alte Frau verzichtet auf die Benutzung des Gehweges (eigene Aufnahme)

Forschungsprojekt RAVE

Die Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung erfordert also in seiner sozialen Dimension einen Vorrang der kleinräumigen Erreichbarkeit vor der großräumigen Raumdurchlässigkeit, um Teilnahmekosten tatsächlich für die gesamte Bevölkerung zu sichern. Für die ökologische und ökonomische Dimension gilt: Höhere Geschwindigkeiten sind mit einem höheren Energieverbrauch und größeren Flächenansprüchen verbunden. Hohe Geschwindigkeiten erfordern hohe Ausbaustandards und verursachen damit hohe Kosten. Aus der Sicht von Wirtschaftsunternehmen ist in der Regel Zuverlässigkeit wichtiger als eine schnellere Beförderung.

2. Leitsatz: Hohe Qualität des Bestandes ist wichtiger als Neu- und Ausbau.

Neben den Investitionen für den Ausbau der Infrastruktur erfordert die Verkehrsinfrastruktur erhebliche Mittel für den Unterhalt und gegebenenfalls für den Betrieb. Jeder Neu- und Ausbau belastet die Zukunft nicht nur über die entsprechende Verschuldung der öffentlichen Haushalte, sondern auch über die anschließenden Ersatzinvestitionen. Beide müssen zukünftig auf immer weniger Schultern verteilt werden. Dies gilt unabhängig von der Art der Infrastrukturfinanzierung. Selbst für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur fehlen bereits jetzt vor allem auf kommunaler Ebene die erforderlichen Mittel.

Damit ist auch aus ökonomischen Gründen eine grundsätzliche Neuorientierung der Raum- und Verkehrsplanung erforderlich. Ein weiterer Ausbau der Verkehrsmöglichkeiten ist ökonomisch nur dann vertretbar, wenn die Unterhaltung des in der Regel verkehrsbedeutsameren Infrastrukturbe-

standes vollständig gesichert ist. Dies ist insbesondere im kommunalen Bereich seit Längerem nicht gegeben. Häufig bestehen bereits erhebliche Erhaltungsrückstände, die über die Verschuldung der öffentlichen Haushalte hinausgehende „Schattenschulden“ darstellen. Da bei verzögerter Instandsetzung die erforderlichen Ersatzinvestitionen deutlich steigen, weisen diese besonders ungünstige „Zinssätze“ auf.

Auch die Siedlungsstruktur führt nicht nur im Hinblick auf die Infrastruktur- und Verkehrskosten zu unterschiedlichen finanziellen Anforderungen. So weisen kompakte und gemischte Strukturen sowie eine Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf bestehende Verkehrsnetze langfristige Kostenvorteile auf, die bei abnehmender und alternder Bevölkerung noch stärker ins Gewicht fallen werden. Investitionen in das Wohnumfeld und in die Infrastruktur von Bestandsquartieren können die Attraktivität als Wohnstandort und die Nutzungsoptionen im Außenbereich verbessern. Fußgänger und Radfahrer sowie gerade ältere Menschen sind auf einen guten baulichen Zustand der Infrastruktur angewiesen (Gefahr von Stürzen mit schweren Verletzungen). Unter dem Verfall der Infrastruktur leidet auch die Standortqualität der Städte für Unternehmen. Ein guter Zustand der städtischen Infrastruktur und die Lebens- und Arbeitsqualitäten in der Stadt sind wichtige Standortargumente auch im Vergleich zu etwaigen „Reisezeitgewinnen“ durch weitere Ausbaumaßnahmen im überörtlichen Verkehrsnetz. Investitionen in die Bestandserhaltung, vom Wohnungsbau bis zur Verkehrsinfrastruktur, schaffen und sichern dabei mehr Arbeitsplätze als der Neuer Ausbau. In der Regel schon die Bestandserhaltung

Ressourcen und nimmt keine neuen Flächen in Anspruch.

3. Leitsatz: Nachhaltigkeit erfordert Konsequenz und Konsistenz.

Nach wie vor erhöhen zahlreiche Infrastrukturerweiterungen die Raumdurchlässigkeit, häufig auch als paralleler Ausbau von Schiene und Straße, oder führen Standortplanungen zu weiteren Verkehrsabhängigkeiten. Dies erzeugt nicht nur finanzielle Probleme. Derartige Handlungen setzen das Signal, dass auf eine weitere Zunahme des Verkehrs immer wieder mit dem Ausbau der Infrastruktur reagiert wird, fördern somit verkehrsaufwändige, MIV-orientierte Standortentscheidungen und reduzieren die Wirksamkeit von Ansätzen der modalen Verlagerung oder Verkehrsvermeidung. Konsequenz und Konsistenz beziehen sich auf die Akteursebenen von Bund, Ländern, Gemeinden und Einzelakteuren sowie auf die Verbindungen, die zwischen diesen bestehen: Insbesondere durch den Ausbau der Bundesfernstraßen, die in den hoch belasteten Bereichen überwiegend im Regionalverkehr genutzt werden, trägt der Bund zu einem weiteren Zuwachs vor allem im Personenverkehr bei. Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen sollte auf die Instandhaltung und auf Vorhaben, die belastungsempfindliche Bereiche entlasten, beschränkt werden. Insbesondere bei Ortsumfahrungen sollten aus ökologischen und finanziellen Gründen geringere Ausbaustandards zur Anwendung kommen als bisher. Dies würde auch Finanzierungsspielräume für den Rückbau der Ortsdurchfahrten eröffnen.

Ein paralleler Ausbau der Verkehrsangebote im ÖV und MIV führt in der Regel nicht zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, sondern in ers-



Abb. 3: Qualität des Bestandes (eigene Aufnahme)

Forschungsprojekt RAVE

ter Linie zu einem erhöhten Verkehrsaufwand.

Förderprogramme und andere Rahmenseetzungen berücksichtigen bisher die Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung kaum oder wirken diesen sogar entgegen. Bund, Länder und Gemeinden sollten die bestehenden Förderprogramme

und andere Rahmenseetzungen konsequent am Leitbild der Nachhaltigkeit orientieren. Dabei spielt die Erhaltung und Qualifizierung des Bestandes eine zentrale Rolle.

Meist können bei Planungsaufgaben nur ressortübergreifende Kooperationen dem mehrdimensionalen Leitbild

der Nachhaltigkeit gerecht werden. Hinsichtlich der Raum- und Verkehrsplanung betrifft dies insbesondere die Ressorts für räumliche Entwicklung, Verkehr und Wirtschaftsförderung, aber auch die Ressorts mit sozialen Aufgaben.



PL - Diplomarbeit: Das Projekt „Europabahn“ in der Raumordnung Europas, Schwedens und Deutschlands und dessen verkehrliche Bedeutung

Bearbeiter: Gerrit Schulz
Betreuer: G. Steinberg; Prof. G. Turowski (Lehrstuhl für Raumordnung und Landesplanung)

Der Begriff „Europabahn“ bezeichnet eine angedachte Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke von Hamburg über Kopenhagen nach Stockholm. Die Idee dazu entstand in der ersten Hälfte der 90er Jahre in Schweden, wo die Europabahn als Anschluss der skandinavischen Halbinsel an Kontinentaleuropa gesehen wird. In Deutschland konzentriert sich die Diskussion hingegen auf die feste Fehmarnbelt-Querung; über deren Hinterlandanbindung wird in der Fachöffentlichkeit nur wenig diskutiert. Diese Diskrepanz zwischen der schwedischen und der deutschen Haltung wird in der Diplomarbeit näher untersucht. Bei der Wahl des Verkehrsmittels ist die Reisezeit auf der gesamten Quelle-Ziel-Relation eine entscheidende Determinante. Daraus resultiert die Bedeutung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs der Eisenbahn (HGV), denn in der direkten Konkurrenz ist die Bahn nur bei einer Fahrtdauer von bis zu gut drei Stunden dem Luftverkehr überlegen. Für die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Pkw lässt sich keine eindeutige Grenze angeben. Neben verkehrs- und umweltpolitischen Gründen wird bei der Diskussion um den HGV i.d.R.

auch das Argument eines positiven Einflusses auf die angeschlossenen Regionen angeführt. Dieser stellt sich jedoch nur unter bestimmten Bedingungen ein. Insofern ist auf teilweise abweichende Effekte des HGV in Deutschland und in Schweden hinzuweisen, die auf der Unterschiedlichkeit der Siedlungsstruktur und der Binnenwanderungen beruhen.

Die Planungen für die Europabahn sehen deren Verlauf über die kürzeste Verbindung zwischen Hamburg und der Öresundregion, den Fehmarnbelt, vor („Vogelfluglinie“). Auf dieser Route ist das Zugverkehrsaufkommen seit Jahren rückläufig, v.a. weil die Eisenbahninfrastruktur heutigen Anforderungen nicht gerecht wird. Infolgedessen wird der Großteil der Züge einen 160 km langen Umweg über den Großen Belt geführt, seitdem die feste Querung dort einen ungebrochenen Verkehr ermöglicht. Dennoch macht der Schienengüterverkehr mit Quelle oder Ziel in Skandinavien schon heute etwa die Hälfte des Schienentransitverkehrs durch Deutschland aus.

Schweden steht im europäischen Vergleich mit einem Schienenanteil von 63% des grenzüberschreitenden Güterverkehrs an der Spitze. Auch im inländischen Güterverkehr hat die Bahn in Schweden eine größere Verkehrsbedeutung als in Deutschland. Dennoch hat die

Eisenbahninfrastruktur nicht mit der Verkehrsentwicklung Schritt gehalten. Mithin werden dort die durch die geografische Lage bedingten Erreichbarkeitsnachteile durch Kapazitätsengpässe der Eisenbahninfrastruktur zusätzlich verschärft.

Diese Engpässe baut die Europabahn sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr ab. Die neu zu errichtende HGV-Strecke wird integraler Bestandteil eines Netzes schneller regionaler und inter-regionaler Züge. Damit bietet sie die Möglichkeit, zur Stabilisierung der in Schweden zumeist von Abwanderung betroffenen Zentren in den ländlichen Regionen beizutragen. Die verbesserte Erschließung des Arbeitskräfte- und Arbeitsmarktpotenzials der bisher kaum in den SPFV integrierten Großstadt Jönköping und ihres Umlandes ist das gewichtigste Argument für die Bevorzugung der Europabahn gegenüber dem HGV-Ausbau der heutigen Stammstrecke zwischen Kopenhagen und Stockholm. Auf der europäischen Ebene wird eine verbesserte Anbindung Skandinaviens an den europäischen Kontinent auf dem Landweg gefordert. Der überwiegende Teil der im EU-REK und im Weißbuch zur Verkehrsentwicklung festgehaltenen Politikziele der EU stützen das Projekt Europabahn. In Schweden ließen sich diese

✓ PL - Diplomarbeit: Das Projekt „Europabahn“

Ziele jedoch ebenfalls mit dem Ausbau der Bestandsstrecke erreichen. Auch aus diesem Grund ist die Europabahn bislang nur teilweise in den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-T) enthalten. Vollständig abgebildet ist sie indes in der „Comprehensive Integrated Map“ der Vision and Strategies around Baltic Sea (VASAB).

In Deutschland fordern alle untersuchten Dokumente der Bundesebene die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene und sehen den weiteren Ausbau des HGV-Netzes vor. Die allgemeine Dringlichkeit der Ertüchtigung des Eisenbahnnetzes wird auch auf die Relation Hamburg – Öresundregion übertragen, die nicht nur in der Bundesraumordnung als wichtige europäische Achse dargestellt wird. Dessen ungeachtet sehen die Ausbauziele auf deutscher Seite selbst bei Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung nur eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h vor und erreichen damit noch nicht einmal die Zielvorgaben für den InterCity-Verkehr (200 km/h).

Von Länderseite werden unterschiedliche Auffassungen hinsichtlich einer HGV-Strecke vertreten. Während sie von Hamburg offiziell unterstützt wird, ist in Schleswig-Holstein tendenziell die Abkehr von einer HGV-Strecke festzustellen. In keinem der beiden Länder werden Trassenkorridore frei-

gehalten. Im Falle einer späteren Entscheidung für eine Schnellfahrstrecke wird dies zu Problemen führen.

In Dänemark besteht gegenwärtig auf nationaler Ebene kaum Interesse am Projekt Europabahn. Das neue Paradigma der effektiveren Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur verfolgt das Ziel, Neubauprojekte so weit wie möglich zu vermeiden. Indes wird bereits um 2004 mit Engpässen im Schienengüterverkehr auf der Große-Belt-Querung gerechnet. Dies wirft die Frage auf, wie eine überlastete Infrastruktur effektiver genutzt werden kann. Da die Vogelfluglinie als internationale Verkehrsachse nicht in Frage gestellt wird, steht die Raumordnung dem dänischen Abschnitt nicht entgegen.

In Schweden hat die Europabahn trotz einer positiven Einstellung zum HGV-Ausbau bis Anfang 2003 keinen direkten Eingang in die nationalen Pläne und Programme gefunden. Allein das Leitbild für die nationale Raumordnung *Sverige 2009* (Schweden 2009) enthält Erkenntnisse und konzeptionelle Elemente, welche die Europabahn stärker stützen als einen HGV-Ausbau der bestehenden Strecke. Eine Voruntersuchung zur Europabahn wurde vom Schwedischen Zentralamt für Eisenbahnwesen (*Banverket*) erst nach Abschluss der Diplomarbeit fertig gestellt. Einzelne Vorhaben im geplan-

ten Streckenverlauf werden aber bereits voran getrieben: Die Konsequenzen eines Tunnels zwischen Helsingør und Helsingborg werden untersucht, der HGV-Streckenabschnitt Linköping – Stockholm befindet sich in einem fortgeschrittenen Planungsstadium und südlich von Stockholm gibt es eine 28 km kurze Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Von der regionalen Ebene wird die Europabahn in Schweden unterschiedlich beurteilt. Das Spektrum reicht von uneingeschränkter Zustimmung bis hin zu einer abwartend-ablehnenden Haltung.

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass in Schweden aller Voraussicht nach Lösungen gefunden werden, die:

- zum Luftverkehr konkurrenzfähige Verbindungen schaffen
- die Fahrzeitgewinne des HGV in die Fläche tragen sowie
- ausreichende neue Kapazitäten für den Schienengüterverkehr verfügbar machen.

Dass auf deutscher und dänischer Seite nicht die Bereitschaft zum Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke besteht, ist zu bedauern. Mit einer konventionellen Eisenbahnstrecke werden die gewünschten Verkehrsverlagerungen auf die Schiene nicht zu erreichen sein.

Bei Interesse an der Diplomarbeit wenden Sie sich bitte an den Autor: gerritschulz@web.de

Auslandsaufenthalt zweier wissenschaftlicher Mitarbeiter

Elle, la wissenschaftliche Mitarbeiterin Anka Derichs verlässt das Fachgebiet für zwei Jahre und Joachim Scheiner begleitet sie. Anka Derichs ist beurlaubt, um eine Tätigkeit bei der Deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) wahrzunehmen. Sie arbeitet in einem Pro-

jekt zum Thema „Decentralised Development Planning“ in Pretoria, Südafrika. Dabei wünschen wir ihr viel Glück und Erfolg. Selbiges wollen wir Joachim Scheiner mit auf den Weg geben, der von Pretoria aus Teile des Projekts *StadtLeben* bearbeitet und sich um die kleine Tochter kümmern wird, *Ella*.



✓ PL - RAIL # TEC 2003 in Dortmund

Vom 10. bis 12. November präsentierte sich die europäische Bahnbranche auf der **rail#tec** in den Dortmunder Westfalenhallen. Internationale Konzerne, Systemhäuser, mittelständische Bahnindustrie, Verkehrs- und Beratungsunternehmen waren vertreten. Erstmals fand dieses Jahr eine Forschungs- und Recruitingmeile statt. Hier konnten Hochschulen und Forschungseinrichtungen Projekte und erfolgreich abgeschlossene Studien- und Diplomarbeiten ausstellen

und mit Unternehmen in Kontakt treten.

Das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung präsentierte sich dort auf einem Gemeinschaftsstand mit dem Lehrstuhl für Verkehrssysteme und -logistik der Fakultät Maschinenbau.

Neben der Vorstellung der Fakultät Raumplanung und des Fachgebietes wurden zum einen das vom BMWVW geförderte Forschungsprojekt „Vorschläge und Strategien zur Weiterentwicklung eines In-

strumentariums für die Erstellung von Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger“ und zum anderen zwei Diplomarbeiten von Studierenden der Fakultät Raumplanung präsentiert:

Gerrit Schulz: Das Projekt 'Europabahn' - Berücksichtigung in der Raumordnung und verkehrliche Bedeutung.

Torsten Lux: Betreiberneutrale Fahrzeugpools im SPNV - Handlungsfeld staatlicher Daseinsvorsorge oder Raum für eigenständige Marktösungen?



Foto: eigene Aufnahme

Abschließend ein paar Fakten zur Messe:

Die Messe findet alle zwei Jahre auf Initiative des Landes NRW statt (Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung)

Aus sieben europäischen Ländern präsentierten sich über 300 Aussteller auf einer Fläche von 18.000 Quadratmetern.

Insgesamt kamen in diesem Jahr 12.837 Besucher zur rail#tec nach Dortmund, von denen 91 Prozent Fachbesucher waren.

Quelle: www.railtec.de

Forschungsprojekt HANNAH - Vorschläge und Strategien zur Weiterentwicklung eines Instrumentariums für die Erstellung von Nahverkehrsplänen

Mit der Präsentation der Ergebnisse auf dem 5. Deutschen Nahverkehrstag in Mainz wurde das Projekt „Vorschläge und Strategien zur Weiterentwicklung eines Instrumentariums für die Erstellung von Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger“ abgeschlossen.

Der Schlussbericht beinhaltet die Ergebnisse der bundesweiten schriftlichen Aufgabenträgerbefragung, der Expertengespräche und der Analyse von Best-Practice-Exemples. In-

haltliche Schwerpunkte dieser Untersuchungen waren das Vorgehen im Planungsprozess und die Inhalte von Nahverkehrsplänen, die Erfahrungen der Aufgabenträger mit dem Wettbewerb und der Umgang mit den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz. Sie bildeten die Grundlage für den im Schlussbericht vorgestellten Kriterienkatalog zu der Aufstellung und den Inhalten von Nahverkehrsplänen, für die Anforderungen an nahverkehrsplanrelevanten Daten

sowie für weitere Empfehlungen zur Qualitätssicherung im ÖPNV.

Der Schlussberichts, der dazugehörige Anlagenband und die Präsentation vom 5. Deutschen Nahverkehrstag stehen auf der Homepage (www.nahverkehrsplaene.de) zum Download bereit.

Projektbearbeitung: W. Unbehaun, Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung; S.-A. Küpper, K+K Küpper, Konzept und Kommunikation, Bonn
FOPS-Nr.: 0913014

PL - Diplomarbeit: 15 Jahre Verkehrsentwicklungsplanung in Nordrhein-Westfalen

15 Jahre Verkehrsentwicklungsplanung in Nordrhein-Westfalen - Ansätze für die zweite Plangeneration

Bearbeiter: Lutz Korte
Betreuer: Prof. C. Holz-Rau; Dr. H. Kemming (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW)

In den 1980er Jahren vollzog sich in der Stadtverkehrsplanung eine Abkehr von nachfrageorientierten Generalverkehrsplänen (GVP) hin zu Verkehrsentwicklungsplänen (VEP), die alle Verkehrsmittel einbeziehen und entsprechend den Anforderungen des Städtebaus und der Stadtentwicklung das Ziel eines stadtverträglichen Verkehrs verfolgen. Große Hoffnungen wurden in dieses neue Instrument gesetzt, die Verkehrsprobleme in den Kommunen zu lösen. Das Land Nordrhein-Westfalen för-

derte in den Jahren 1988 bis 1994 die Aufstellung solcher Pläne.

In der Diplomarbeit wird mittels Beispielbetrachtungen und einer standardisierten Kommunalumfrage untersucht, wie sich Verbreitung und Planumsetzung seit Ende der Förderung entwickelt haben und

welche innovativen Ansätze der zweiten Plangeneration existieren.

Den Umfrageergebnissen zu Folge liegen heute in etwa 40% der Kommunen des Landes NRW Verkehrsentwicklungspläne vor mit einer deutlichen Konzentration in größeren Städten (Abb. 4). Nach Ende der

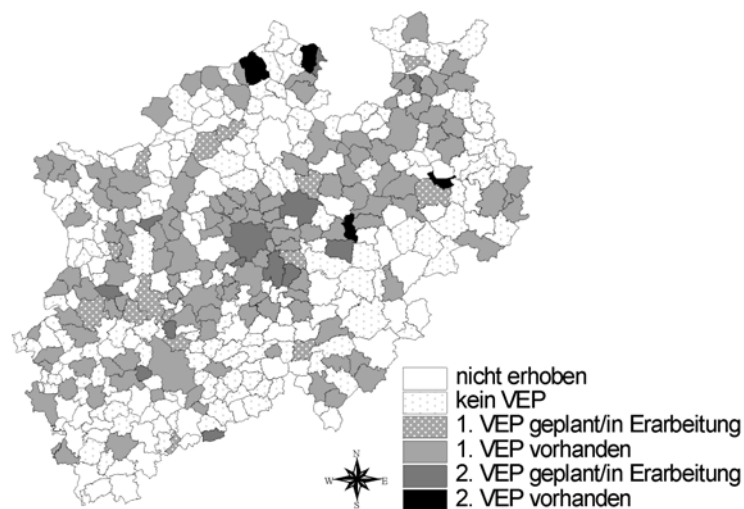


Abb. 4: Ermittelter Planungsstand der Kommunen in NRW 2003 (Quelle: ILS 1995, eigene Erhebung 2003)

15 Jahre Verkehrsentwicklungsplanung in NRW

Förderung wurden allerdings nur noch vereinzelt VEP aufgestellt; Fortschreibungen der mittlerweile bis zu 15 Jahre alten Planungen finden bisher nur selten statt.

Die erste Plangeneration weist z.T. deutliche Umsetzungsdefizite und erhebliche Unterschiede in der erwarteten und realen Entwicklung auf (Beispiel in Abb. 5). Am größten sind die Erfolge beim Radverkehr, kaum umgesetzt wurden hingegen nicht-infrastrukturelle, informatorische Maßnahmen. Aufgrund fehlender Wirkungskontrollen liegen nur wenige Informationen zu den Effekten vor.

Insbesondere Finanzierungsprobleme verhindern eine Realisierung von Maßnahmen. Bei Restriktionen, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) betreffen, kommen außerdem

wechselnde Prioritäten der kommunalen Verkehrspolitik und eine mangelnde Akzeptanz der Bürger hinzu.

Aktuelle Planfortschreibungen versuchen, neue Wege zu beschreiten. So können gemeindeübergreifende Projekte im Rahmen eines interkommunalen VEP mit Nachdruck verfolgt werden. Verkehrs- und Siedlungsentwicklung können durch die parallele Aufstellung von VEP und Flächennutzungsplan (FNP) besser abgestimmt werden. Das Leitbild einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung lässt sich durch den Einsatz von Indikatoren für die kommunale Verkehrsplanung operationalisieren.

Insgesamt kann eine verstärkte räumliche und fachliche Integration der Planung Synergieeffekte erzeugen, um die zweite VEP-Generation erfolgreicher zu machen.

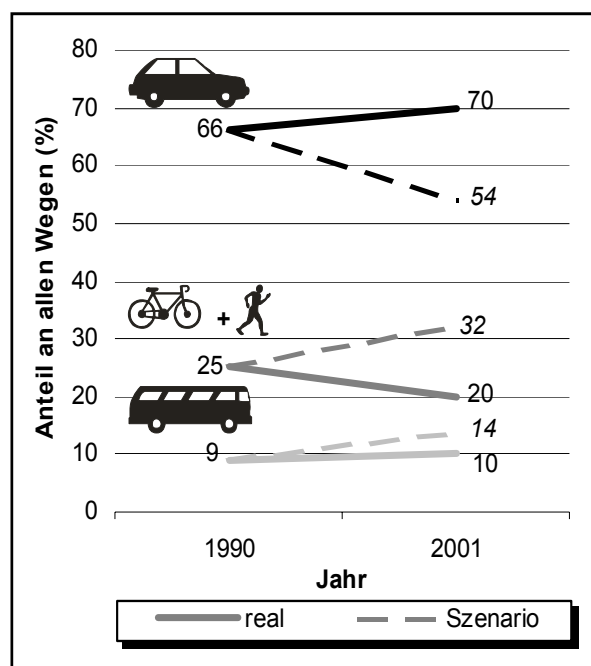


Abb. 5: Modal-Split-Entwicklung im Binnenverkehr der Stadt Herdecke nach VEP-Szenario 1994 und in der Realität (Quelle: eigene Darstellung)

Diplomarbeiten, Veröffentlichungen, Tagungsbeiträge, Downloads

Diplomarbeiten

JOACHIM HEINZE (2003)
 ÖV-Anbindung des Flughafens Dortmund

MARK HERRE (2003)
 Fußverkehrsförderung in Innenstädten am Beispiel Dortmund

LUTZ KORTE (2003)
 15 Jahre Verkehrsentwicklungsplanung in Nordrhein-Westfalen

Veröffentlichungen

Scheiner, J. / Steinberg, G. (2002):
 Mit dem Flugzeug zum Wandern – Tourismus und Verkehr. In: Borghardt, Jörg et al. (Hrsg.): ReiseRäume. Touristische Entwicklung und räumliche Planung. Dortmund Beiträge zur Raumplanung 109. Dortmund. S. 106-120.

Gerding, G. et al. (2002):
 Integration von GIS, Verkehrs- und Umweltmodellen für eine nachhaltige Verkehrsplanung im VuGIS-Projekt. In: Möltgen, Jörn / Wytzisk, Andreas (Hg.): GI-Technologien für Verkehr und Logistik. IfGI-Prints 13. Münster. S. 111-132.

Hammer, A. et al. (2003):
 StadtLeben – integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnumfeldern, Raum-Zeit-Strukturen und Mobilität. In: Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (Hg.), Stadt – Region – Land 74. Aachen. S. 79-94.

Diplomarbeiten, Veröffentlichungen, Tagungsbeiträge, Downloads

Veröffentlichungen

Scheiner, J. / Kasper, B. (2003):
Lifestyles, Choice of Housing Location and Daily Mobility: The Lifestyle Approach in the Context of Spatial Mobility and Planning. In: International Social Science Journal 55/176, S. 319-332.

Föbker, S. et al. (2003):
Freizeitmobilität älterer Menschen. In: Internationales Verkehrswesen 55(11), S. 557-559.

Bauer, U. / Holz-Rau, C. / Scheiner, J. (2003):
Standortbedingungen und Standortanforderungen privater Haushalte. In: Stein, Axel (Hg.): Siedlungsstrukturelle Leitbilder und Standortpräferenzen. Voraussetzungen für eine Abstimmung. ECTL Working Paper 20. Hamburg. S. 47-71.

Gerding, G. et al. (2003):
Entwicklung eines integrativen Analyse- und Informationssystem für die Verkehrsplanung. Berichte aus dem Institut für Raumplanung 57. Dortmund.

Vorträge

Scheiner, J. (2003):
„Bevölkerungsentwicklung und Mobilität“ bei der 90. Sitzung der Landesarbeitsgemeinschaft Baden-Württemberg der Akademie für Raumforschung und Landesplanung am 3.4.2003 in Heilbronn.

Scheiner, J. (2003):
„Verkehrsentwicklung im Kontext des demographischen Wandels“ beim Arbeitskreis „Raumstrukturelle Auswirkungen des demographischen Wandels“ der Akademie für Raumforschung und Landesplanung am 10.4.2003 in Fulda.

Scheiner, J. (2003):
„Freizeitmobilität älterer Menschen: Verkehrsverhalten – Mobilitätsangebote – Mobilitätshemmnisse und Auswirkungen“ beim Workshop des Projekts FRAME am 13.5.2003 in Bonn.

Kasper, B. / Lubecki, U. (2003):
„Freizeitmobilität älterer Menschen: Zentrale Ergebnisse des Forschungsprojektes FRAME“ beim Workshop des Projekts FRAME am 13.5.2003 in Bonn

Lanzendorf, M. / Scheiner, J. (2003):
„Verkehrsgenese – Einführung in die Tagung“ bei der Jahrestagung des AK Verkehr der Deutschen Gesellschaft für Geographie am 5.6.2003 in Wuppertal.

Kasper, B. (2003):
„Wer will schon zum alten Eisen gehören!?“ - Begründungen und Motive der Freizeitmobilität älterer Menschen - Ergebnisse einer qualitativen Untersuchung bei der Jahrestagung des AK Verkehr der Deutschen Gesellschaft für Geographie am 5.6.2003 in Wuppertal

Kasper, B. / Scheiner, J. (2003):
Sustainable Mobility. Theme track at the Post-AESOP/ACSP Conference „The Future of De-industrialising Regions. Planning for Urban and Regional Transformation“ am 14.-15.7.2003 in Dortmund (Gesprächsleitung).

Scheiner, J. (2003):
„Housing Mobility and Travel Behaviour: A Processual Approach to Spatial Mobility. Evidence from a New Research Field in Germany“ at the Royal Geographical Society / Institute of British Geographers Annual Conference am 4.9.2003 in London.

Holz-Rau, C. (6.3.2003):
Siedlungsentwicklung und Verkehr. Fachforum Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms 2005 der Region Hannover, Hannover

Holz-Rau, C. (24.6.2003):
Kooperatives Standortmanagement – Ein Tätigkeitsfeld der Verkehrsplanung. Vortragsveranstaltung der DVWG Rhein-Ruhr, Essen

Holz-Rau, C. (8.10.2003):
Freizeitmobilität und Mobilitätsprobleme älterer Menschen in der Stadt und auf dem Land. Fachtagung Mobilität im Alter der Region Hannover, Hannover

Holz-Rau, C. (14.10.2003):
Verkehrspolitik in Zeiten knapper Kassen. Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr des Städte- und Gemeindebundes NRW, Schwerte

Holz-Rau, C. (27.10.2003):
Stadt-Verkehr-Stadt - Stadtentwicklung und Verkehr. Mosaiksteine einer Nachhaltigen Entwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn

Küpper, S.-A. / Unbehaun, W. (19.09.2003):
Der Nahverkehrsplan – Weiterentwicklung eines Instruments. Vortrag auf dem 5. Deutschen Nahverkehrstag am 19. September 2003, Mainz.

Unbehaun, W. (29.09.2003):
Der Nahverkehrsplan als strategisches Instrument der Qualitätssicherung im ÖPNV. Vortrag auf der Hochschultagung „Straßen- und Verkehrswesen 2003“ am 29. September 2003, Aachen

VPL – Anschrift, Email-Adressen und Telefonnummern

VPL-Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung

Fakultät Raumplanung
Universität Dortmund
44227 Dortmund
Baroper Straße 322
Campus Süd / Pavillon 7
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
Mail: christian.holz-rau@uni-dortmund.de

Dipl.-Geogr. Anka Derichs
zur Zeit in Südafrika

Dipl.-Ing. Ute Jansen
Tel.: 0231-755-6067
Mail: ute.jansen@uni-dortmund.de

Dipl.-Ing. Birgit Kasper
Tel.: 0231-755-4815
Mail: birgit.kasper@uni-dortmund.de

Dr. rer. pol. Joachim Scheiner
Tel.: zur Zeit in Südafrika
Mail: joachim.scheiner@uni-dortmund.de

Dipl.-Ing. Marc Lucas Schulten
Tel.: 0231-755-2268
Mail: marclucas.schulten@uni-dortmund.de

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

Dipl.-Ing. Wiebke Unbehaun
Tel.: 0231-755-2390
Mail: wiebke.unbehaun@uni-dortmund.de

Verantwortlich für diese Ausgabe des
VPLetters: Axel Geppert

Email-Adresse: VP.Letter@uni-dortmund.de

Neue Mitarbeiterin:



Dipl.-Geogr. Marion Klemme

Mail: marion.klemme@uni-dortmund.de

Marion Klemme studierte Angewandte Geographie an der Universität Trier. Sie schloss ihr Studium im Jahr 2000 mit einer Diplomarbeit zum Thema „Interkommunale Kooperation und nachhaltige Entwicklung“ ab. Die Arbeit wurde mit dem Walter-Christaller-Preis des DVAG ausgezeichnet und ist in der „Blauen Reihe“ des IRPUD erschienen.

Seit August 2003 bearbeitet sie am Fachgebiet das BMVBW-Forschungsprojekt „NAPOLI - Umsetzung und Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik“. Das Projekt wird in Kooperation mit der Planersocietät Dortmund und dem ILS NRW bearbeitet. Darüber hinaus ist sie an der RWTH Aachen, Fakultät Architektur am Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtplanung als wissenschaftliche Mitarbeiterin beschäftigt. Ihre Arbeitsschwerpunkte sind Planungstheorie, Kooperationsprozesse, nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung, Stadtentwicklung ohne Wachstum sowie integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Neuer Mitarbeiter:



Dipl.-Verkehrsing. Axel Geppert

Tel.: 0231-755-6548
Mail: axel.geppert@uni-dortmund.de

Seit dem dritten November begrüßen wie Axel Geppert als unseren neuen wissenschaftlichen Mitarbeiter. Er ist in Leipzig geboren und hat Verkehrsplanung und -technik an der Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ (TU Dresden) studiert. Mit der Verteidigung seiner Diplomarbeit zum Thema „Entwurf eines Bewertungsverfahrens für Fußgängerverkehrsanlagen“ schloss er im Sommer 2003 das Studium als Diplom-Verkehringenieur ab.

In Zukunft wird für ihn die Aufgabe darin bestehen, sein fachspezifisches Wissen in den interdisziplinären Studiengang Raumplanung Schritt für Schritt zu integrieren.

Neben der Lehre umfasst sein Aufgabenfeld die Mitarbeit in der Forschung sowie eine Reihe organisatorischer Angelegenheiten. Zu einer seiner ersten Bewährungsproben zählte die Redaktionsleitung für diese Ausgabe des VPLetters.