



VPLetter

Dezember 2006
Heft 9, 4. Jahrgang

Themen dieser Ausgabe

- **Neues DFG-Projekt:**
Wohnstandortwahl, Raum und Verkehr im Kontext von Lebensstil und Lebenslage 1
- **Neues BMBF-Projekt:**
Integrierte Wohnstandortberatung 2
- **FGSV-Arbeitsausschuss** 2
- **Bücher aus unserer Forschungstätigkeit:**
Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung, StadtLeben 2
Blaue Reihe Verkehr 3
- **Exkursion:**
Hamburg und Bremen 3
- **Abgeschlossene Diplomarbeiten:**
Jörn Wolfer: Infrastrukturmaßnahmen für den Schienengüterverkehr 3
Christian Hammer: Betriebskonzept für die RegionalStadtBahn Dortmund – Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm 4
Karsten Fruchte: Verkehrsbezogene Kriterien bei der Wohnstandortwahl 5
- **Vorträge** 7
- **Veröffentlichungen** 7
- **Personalia** 8
- **RPnews:**
Newsletter der Fakultät Raumplanung 8

Wir hoffen, Sie haben uns ein wenig vermisst ...

Die letzte Ausgabe unseres VPLetters liegt mehr als ein Jahr zurück. Nach zwei Jahren im Übergangsquartier war die Sanierung der Gebäude unserer Fakultät gerade abgeschlossen. Inzwischen haben wir uns im dritten Obergeschoss des Geschossbaus III in den hellen Räumen mit fabelhafter Aussicht richtig eingerichtet. Nun soll der VPLetter auch wieder etwas häufiger erscheinen.

Was erwartet Sie in der aktuellen Ausgabe des VPLetters?

- Zwei neue Forschungsprojekte am Fachgebiet
- Ein Blick in den Arbeitsausschuss Grundsatzfragen der FGSV
- Kurzfassungen von drei abgeschlossenen Diplomarbeiten
- Ein Rückblick auf die Exkursion nach Hamburg und Bremen
- Drei Buchveröffentlichungen aus unserer

Forschungstätigkeit sowie weitere Veröffentlichungen und Vorträge



Bescherung im Kreisverkehr

Wir hoffen, dass Ihnen die Rückkehr zum alten Design mehr Spaß beim Lesen bereitet, wünschen Ihnen ein schönes Weihnachtsfest und einen Guten Rutsch ins Neue Jahr.

Ihr Fachgebiet VPL

Neues DFG-Projekt: Wohnstandortwahl, Raum und Verkehr im Kontext von Lebensstil und Lebenslage

Seit dem 1. März 2006 läuft am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung ein auf zwei Jahre angelegtes, von der Deutschen Forschungsgemeinschaft gefördertes Forschungsprojekt. Es schließt an das BMBF-Projekt „StadtLeben“ an, das im März 2005 abgeschlossen wurde.

Ziel ist die empirische Analyse der komplexen Zusammenhänge zwischen Lebenslage, Lebensstil, Standortanforderungen, Wohnstandortwahl und Verkehrsverhalten (Alltagsmobilität). Die Grundlage bilden theoretische, durch eigene und andere empirische Arbeiten gestützte Modelle. Das Projekt fußt auf den Daten des Projekts StadtLeben. Es handelt sich dabei um Daten einer Befragung der Bewohner und Bewohnerinnen von zehn Untersuchungsgebieten der Region Köln sowie ergänzenden standortbezogenen Erhebungen, die mit den Befragungsdaten verknüpft werden.

Die Analysen basieren auf multivariaten Verfahren, insbesondere linearen Strukturgleichungsmodellen und ergänzenden Regressionsanalysen. Lineare Strukturgleichungsmodelle erlauben die Untersuchung komplexer Zusammenhänge zwischen verschiedenen Variablen, wobei auch 'intervenierende' Variablen eingeschlossen werden können, die sowohl eine abhängige als auch eine unabhängige Funktion einnehmen, die also sowohl Determinanten

für etwas darstellen (also etwas "erklären") als auch selbst "zu erklären" sind. Ein Beispiel dafür sind Lebensstile: Einerseits sollen Lebensstile dazu beitragen, die zwischen Bevölkerungsgruppen differenzierte Verkehrsnachfrage zu erklären; andererseits sind Lebensstile ihrerseits abhängig von den Lebenslagen der entsprechenden Lebensstilgruppen, also deren sozialen, materiellen und anderen Ressourcen und Rahmenbedingungen. Die links stehende Abbildung zeigt beispielhaft eine Modellstruktur, die im Projekt untersucht wird.

Die Ergebnisse des Projekts sollen weiteren Aufschluss geben über die Rolle von Lebensstilen und Lebenslagen für Standortwahl und Verkehr, über die Frage ob Verkehrsverhalten eher durch objektive raumstrukturelle Merkmale des Wohnstandorts oder durch subjektive Anforderungen an den Standort und die damit verbundenen Erreichbarkeitsverhältnisse geprägt wird, sowie über die intervenierende Rolle der Pkw-Verfügbarkeit zwischen Lebenslage und Lebensstil einerseits sowie Verkehrsnachfrage andererseits. Darüber hinaus werden Schlussfolgerungen für die Weiterentwicklung von Verkehrsberechnungsmodellen gezogen.

Weitere Informationen bei Joachim Scheiner (Tel. 0231/755-4822, E-Mail: joachim.scheiner@uni-dortmund.de).

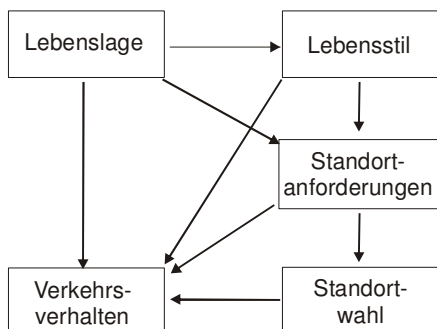


Abb. Wohnstandortwahl, Raum und Verkehr im Kontext von Lebensstil und Lebenslage: Beispielhafte Modellstruktur

Neues BMBF-Projekt: Integrierte Wohnstandortberatung als Beitrag zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme

Im November 2006 wurde ein neues Forschungsprojekt am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung bewilligt. Es wird finanziert aus dem Forschungsschwerpunkt REFINA (Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement) des Bundesministeriums für Bildung und Forschung und läuft bis September 2009.

Das Projekt beschäftigt sich mit den Auswirkungen individueller Beratung und verbesserter Information auf die Wohnstandortwahl privater Haushalte und damit auf die daran gekoppelten Faktoren Flächenverbrauch, Verkehrserzeugung und Mobilität. Kernbaustein des Projekts sind zwei sich wechselseitig ergänzende Instrumente der Wohnstandortinformation und -beratung. Dabei handelt es sich einerseits um ein GIS-gestütztes, internetbasiertes Wohnraummanagementsystem, andererseits um eine persönliche Wohnstandortberatung für wohnungssuchende Haushalte. Das Projekt setzt die beiden Beratungstools in den zwei Modellstädten Wilhelmshaven und Schwerin um und evaluiert die Potenziale der beiden Instrumente.

Zur wissenschaftlichen Vorbereitung und Begleitung der beiden Instrumente werden in mehreren analytischen Bausteinen die Kenntnisse über Abwanderungsgründe und Entscheidungsabläufe bei Wanderungen vertieft, Wohn- und Standortansprüche sowie Erfahrungen nach der Wanderung und Erfahrungen und Motive von Rückwande-

ren in die Stadt nutzergruppenspezifisch analysiert und für die Beratung aufbereitet. Zur Sicherung des Erfolgs der Beratungstools wird eine eigene Vermarktungsstrategie entwickelt.

Das Projekt setzt an der Nachfragerseite und den individuellen Interessen der Wohnraumsuchenden an. Es markiert damit eine Abkehr von gängigen Maßnahmen der Reduzierung des Flächenverbrauchs, die eher (raum-)strukturell oder ökonomisch orientiert sind. Der vorgeschlagene Ansatz ist im vorhandenen Siedlungsbestand wirksam, verursacht geringe Kosten und bildet eine Schnittstelle zwischen den strukturellen Konzepten der „klassischen“ Planung und dem Handeln der privaten Haushalte. Er ergänzt somit raumstrukturelle Maßnahmen und hilft diese effektiv zu nutzen.

Neben dem Fachgebiet sind an dem Projekt beteiligt: das Institut für Raumplanung, das Büro für Integrierte Planung Berlin, plan-werkStadt (Bremen), DV – Gesellschaft des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung, die Landeshauptstadt Schwerin und die Stadt Wilhelmshaven.

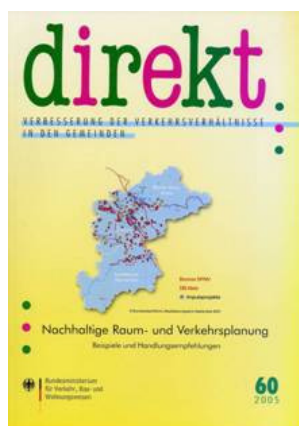
Weitere Informationen bei Christian Holz-Rau (Tel. 0231/755-2270, E-Mail: christian.holz-rau@uni-dortmund.de), Joachim Scheiner (Tel. 0231/755-4822, E-Mail: joachim.scheiner@uni-dortmund.de) und Björn Schwarze, (Tel. 0231/755-2440, E-Mail: bjoern.schwarze@uni-dortmund.de).

Zwei Bücher aus unserer Forschungstätigkeit: „Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung“ und „StadtLeben“

Seit dem letzten VPLetter sind mehrere Buchveröffentlichungen aus unseren Forschungsarbeiten publiziert.

Das Forschungsprojekt „Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung“ wurde mit einem Schlussbericht und einem Handbuch abgeschlossen. Das Handbuch ist inzwischen als Band 60 in der Schriftenreihe direkt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (jetzt BMVBS) veröffentlicht.

Der Band kann kostenlos im Referat A 32 des BMVBS bezogen werden.



Ebenfalls abgeschlossen und als Buch erschienen ist das vom BMBF geförderte Forschungsprojekt „StadtLeben“. Es ist beim VS-Verlag erschienen und kostet 26,90 €.

Arbeitsausschuss Grundsatzfragen der FGSV

Im Juni 2006 tagte der Arbeitsausschuss *Grundsatzfragen der Verkehrsplanung* (AA 1.1) nach langjähriger Leitung durch Prof. Beckmann erstmalig unter der Leitung von Christian Holz-Rau und Juliane Krause (plan und rat, Braunschweig). Die Sitzung fand im Gästehaus der TU-Dresden organisiert durch Prof. Ahrens statt. Als Gast referierte der Geschäftsführer des Verkehrsverbund Oberelbe GmbH, Dipl.-Ing. Knut Ringat über „Verkehr im Oberen Elbraum – Finanzierung des ÖPNV in Sachsen“.

Im Mittelpunkt standen die Themen der Arbeitskreise und damit die Entwicklung von Mobilität und Verkehr sowie die Prozesse zur Gestaltung der Mobilität und zur Planung von Verkehrssystemen. Der Arbeitsausschuss ist an der Schnittstelle der Verkehrsplanung mit anderen raumrelevanten Disziplinen (z. B. Stadtplanung, Wirtschaftsförderung) angesiedelt und bemüht sich um die weitere Qualifizierung der interdisziplinären Kooperation.

Die aktuellen Arbeitsfelder sind:

- Gender und Mobilität
- Regionale Siedlungs- und Verkehrskonzepte
- Vorbereitung und Umsetzung von Verkehrsmanagement
- Qualitätsmanagement in Verkehrsplanungsprozessen
- Methoden und Prozesse zur Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen.

Folgende Veröffentlichungen aus der Arbeit sind seit 2005 erschienen:

- Hinweise zum induzierten Verkehr (2005) - 141
- Hinweise zur Standortentwicklung an Verkehrsknotenpunkten (2005) - 142
- Hinweise zu veränderten Zeitordnungen und Verkehr (2006) - 143
- Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demographischen Wandels (2006) - 144
- Hinweise zu regionalen Siedlungs- und Verkehrskonzepten (2006) - 146.

(Bezug jeweils über <http://www.fgsv-verlag.de>).

Exkursion nach Hamburg und Bremen

Die diesjährige Exkursion führte uns gemeinsam mit den Fachgebieten „Stadt- und Regionalplanung“ sowie „Ver- und Entsorgungssysteme in der Raumplanung“ in die Hansestädte Hamburg und Bremen. Im Mittelpunkt stand die Entwicklung ehemaliger Hafenterrassen, der Hafencity in Hamburg und der Überseestadt in Bremen.



Auf in die Hafencity Hamburg

Der Verkehrstag der Exkursion begann mit der Besichtigung des Containerterminals.



Auf der Fahrt zum Containerterminal

Es folgten zwei Vorträge beim HVV über den ÖPNV. Herr Wiucha, ein Absolvent unserer Fakultät, der seit Langem beim HVV arbeitet, berichtete von der Organisation des ÖPNV in der Region Hamburg. Herr Marahrens erläuterte die Situation des Busverkehrs in Hamburg und führte uns über den neuen Busbahnhof. Den Abschluss bildete das Staunen über die Doppelgelenkbusse, die in Hamburg unterwegs sind.



Mit dem Doppelgelenkbus zur WM

Unser besonderer Dank gilt dabei Herrn Wiucha, der uns bei der Exkursion maßgeblich entscheidend unterstützt hat.

Abgeschlossene Diplomarbeit: Infrastrukturmaßnahmen für den Schienengüterverkehr - Konzeption einer Anlagenstruktur zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten

Problemstellung

Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene wird schon seit längerer Zeit übereinstimmend als verkehrspolitisches Ziel angesehen. Für den langfristigen Erhalt und Ausbau der Schienenwege sind daher erhebliche finanzielle Mittel notwendig. Der Bund kommt seiner hoheitlichen Aufgabe durch die Mitfinanzierung an Projekten zum Ausbau und Erhalt der Schienenwege nach. Aufgrund der finanziell angespannten Haushaltslage des Bundes wird es allerdings zunehmend bedeutsamer, die Projekte mit den größten Erfolgsaussichten zu identifizieren und deren Realisierung voranzutreiben.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs spiegelt sich diese kritische Situation besonders bei den Bestandsinvestitionen für Zugbildungsanlagen des Einzelwagenverkehrs der DB AG wider. Im Einzelwagenverkehr werden mehrere Relationen zu einem fahrwürdigen Zug gebündelt, d.h. ein Güterwagen benutzt in der Regel mehrere Züge um an sein Ziel zu gelangen und wird in den Zugbildungsanlagen zwischen zwei Zügen umgestellt. Diese Bündelung von Verkehrsströmen senkt zwar die Fahrtkosten, ist aber mit einem hohen Infrastrukturaufwand bei den Zugbildungsanlagen verbunden.

Der Unternehmensbereich „Transport und Logistik“ der DB AG mit seinem Schienenverkehrs-Carrier „Railion“ und die DB Netz

AG als Infrastrukturbetreiber begegnen dieser Standortproblematik mit der Optimierung der Anlagenstruktur, d.h. Bündelung von Verkehren auf wenige große zu unterhaltende Anlagen zur Umstellung von Güterwagen.

Für die anstehende Untersuchung ergaben sich daraus folgenden Fragestellungen:

1. Inwieweit werden die Ziele der Bundesregierung, Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene, durch eine eventuelle Realisierung der optimierten Anlagenstruktur erreicht bzw. nicht erreicht?
2. Welche quantitativen Verfahren zur Lösung des oben genannten Problems gibt es und inwieweit sind Sie im vorliegenden Fall für die Bestimmung einer optimierten Anlagenstruktur einsetzbar?

Untersuchungsdesign

Zur quantitativen Bewertung kommt ein makroskopisches Verkehrssimulationsmodell der DB AG zum Einsatz, in dem verschiedene Anlagenstrukturen und Mengenszenarien auf betriebliche und finanzwirtschaftliche Aspekte hin untersucht werden. Ziel der Berechnungen ist die Ermittlung der kostenoptimalen Anlagenstruktur und die Anwendung dieser auf verschiedene Mengenszenarien, um so Aussagen zur zukünftigen Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene im Güterverkehr bei angebotsseitigen Veränderungen zu gewinnen. Aus-

Blau Reihe Verkehr: Zweite Auflage von „Freizeitmobilität älterer Menschen“ und Neuerscheinung von „Verkehr und Erreichbarkeit als Kriterien der Wohnstandortwahl“

Inzwischen vergriffen war Band 4 der Blauen Reihe Verkehr „Freizeitmobilität älterer Menschen“. Er erscheint im Januar 2007 in zweiter Auflage und ist zum Preis von 21,00 € im Buchhandel oder über info@dortmunder-vertrieb.de zu beziehen.

Als Band 5 der gleichen Schriftenreihe erscheint in Kürze „Verkehr und Erreichbarkeit als Kriterien der Wohnstandortwahl“ von Karsten Fuchte (14,00 €). Diese Arbeit ist die erste Diplomarbeit, die wir aufgrund ihrer besonderen Qualität in unserer Schriftenreihe veröffentlichen. Wir sehen in ihr einen gelungenen Beitrag zur Analyse der Verknüpfungen zwischen Wohnstandortentscheidungen und Verkehrsverhalten und da-

mit zu einer notwendigerweise erweiterten Verkehrs- und Mobilitätsforschung. Einen kleinen Einblick in die Arbeit erhalten Sie auch in diesem VPLetter in der Rubrik „Abgeschlossene Diplomarbeiten“.



gangspunkt bildet dabei die Anlagenstruktur in Deutschland aus dem Jahr 2003 mit insgesamt 206 Zugbildungsanlagen.

Aufgrund der hohen Komplexität der möglichen Anlagenkombinationen wird von der Ermittlung des exakten Optimums abgesehen und stattdessen ein eigenes heuristisches Optimierungsverfahren verwendet, dessen Lösungsqualität einem exakten Verfahren jedoch ausreichend nahe kommt.

In einem weiteren Schritt dient die so ermittelte kostenoptimierte Anlagenstruktur als Grundlage für verschiedene Mengenszenarien, die sich an die Szenariendefinitionen der Bundesverkehrswegeplanung anlehnt. Durch die Verwendung verschiedener Mengenszenarien ist es möglich, Erkenntnisse über die Leistungsfähigkeit der Anlagenstruktur und die Wettbewerbsfähigkeit des Einzelwagenverkehrs zu gelangen.

Ergebnisse der Untersuchung

Nach Abschluss des heuristischen Optimierungsverfahrens werden 45 Zugbildungsanlagen aus der gesamten Anlagenstruktur eliminiert. Vorrangig sind davon kleinere

Anlagen betroffen, die nur über eine geringe Infrastrukturausstattung verfügen, d.h. große und kapitalintensive Zugbildungsanlagen sind auch weiterhin unverzichtbar zur Aufrechterhaltung des Einzelwagenverkehrs. Die davon betroffenen Verkehre werden auf weiterhin bestehende Anlagen verlegt und steigern dort die Auslastung der zur Verfügung stehenden Infrastruktur.

Die Anwendung des Verkehrssimulationsmodells in Verbindung mit dem heuristischen Optimierungsverfahren für die hier behandelte Standortproblematik zeigt, dass im Allgemeinen gute Lösungen erzeugt werden können. Jedoch gibt es einen Unschärfbereich bei der Quantifizierung sehr kleiner Infrastrukturmaßnahmen, der den Systemgrenzen eines makroskopischen Verkehrssimulationsmodells und der Komplexität der Fragestellung geschuldet ist.

Weiterhin zeigt die Anwendung der verschiedenen Mengenszenarien, dass die Transportqualität bei reduzierter Anzahl der Zugbildungsanlagen sich nicht automatisch verschlechtert, sondern sehr wohl stabil erhalten bleiben kann, wenn die Er-

stellung des Transportnetzes unter effizienter Ausschöpfung der weiterhin zur Verfügung stehenden Zugbildungsanlagen erfolgt.

Eine Konzentration der Umstellvorgänge im Einzelwagenverkehr der DB AG auf weniger und größere Zugbildungsanlagen kann also bis zu einem gewissen Maße eine deutliche Senkung der Infrastrukturkosten bei gleich bleibender Transportqualität erreichen und somit finanzielle Mittel für anderweitige Infrastrukturmaßnahmen für den Schienengüterverkehr freisetzen. Eine so erzielte Konzentration der finanziellen Mittel kann anschließend beispielsweise für den Erhalt und Ausbau der beibehaltenen Zugbildungsanlagen eingesetzt werden und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene dauerhaft gewährleisten.

Verfasser: Jörg Wolfner

Betreuer: Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Fakultät Raumplanung

Dr. Bernhard Heimann, Lehrstuhl Verkehrssysteme und -logistik, Fakultät Maschinenbau

Abgeschlossene Diplomarbeit: Betriebskonzept für die RegionalStadtBahn Dortmund – Lünen – Bergkamen – Werne – Hamm und für die nachgeordneten ÖPNV-Netze

Im Kreis Unna wird eine RegionalStadtBahn (RSB) geplant, die die Städte Dortmund, Lünen, Bergkamen, Werne und Hamm miteinander verbinden soll. Sie soll zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in diesem Raum beitragen. Besonders für Bergkamen ist dies ein bedeutendes Projekt, da diese Kommune seit Stilllegung der Hamm-Osterfelder Bahn im Jahre 1983 über keine Schienenanbindung mehr verfügt.

Eine RegionalStadtBahn bietet umsteigefreie Direktverbindungen zwischen einer Region und den jeweiligen Ortsmittelpunkten (Abb. 1). Neue Haltepunkte auf bestehenden Eisenbahnstrecken sorgen für eine deutliche Verbesserung der Erschließungssituation. Es muss orts- bzw. streckenspezifisch entschieden werden, ob der Betrieb nach der „Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung“ (EBO) oder der „Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen“ (BO-Strab) abgewickelt werden muss.

System in Ergänzung mit RegioBussen miteinander verbunden, und die Stadtteile der Stadt Hamm werden durch mehrere Halbmesser- bzw. Durchmesserlinien mit dem Stadtzentrum verbunden. Eine erste Nachfrage auf der neuen SchnellBus-Linie S30 zwischen den Städten Dortmund und Bergkamen ist vorhanden. Durch die wenigen Haltestellen wird aber derzeit nur ein geringes Fahrgastpotential erreicht.

Gestützt auf ein differenziertes Zielsystem wurden in der Diplomarbeit Betriebskonzepte sowohl für die RegionalStadtBahn als auch für die anzupassenden nachgeordneten ÖPNV-Netze entwickelt. Im sog. „Ohne-Fall“, der eine Weiterentwicklung des Status Quo darstellt und bei dem das Investitionsvorhaben „RegionalStadtBahn“ nicht betrachtet wird, werden nur geringfügige Änderungen durchgeführt. Die Erschließungssituation wird durch den Anschluss von Neubaugebieten an den Nahverkehr optimiert. Hieraus ergeben sich neue Haltestellen, welche zu einer kürzeren Zu- und Abgangszeit für die Fahrgäste beitragen.

Die beiden sog. „Mit-Fälle“ integrieren die RegionalStadtBahn in die ÖPNV-Konzepte. Im Mit-Fall 1 („DB-Variante“) wird die RegionalStadtBahn über die Hauptbahnhöfe

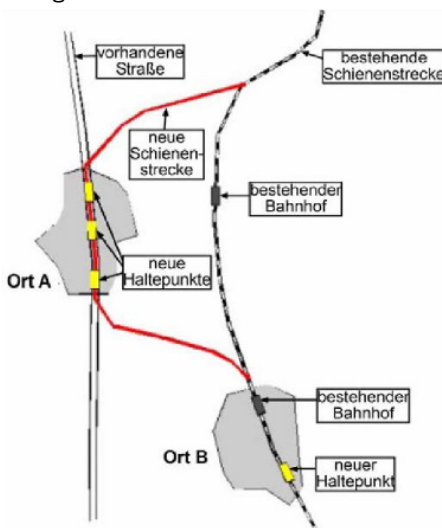


Abb. 1 Prinzip einer RegionalStadtBahn (Quelle: Webseite „Förderverein Pro RegioStadtBahn e.V. Tübingen/Neckar-Alb“)

Zwischen Bergkamen und Dortmund finden täglich mehr als 20.000 Personenfahrten statt; die ÖPNV-Nutzung liegt auf diesem Abschnitt aber nur bei 2,3%. Dieser im Vergleich zu anderen Relationen sehr niedrige Wert muss als Chance für ein hohes Fahrgastpotential begriffen werden. Die technische Machbarkeit einer RegionalStadtBahn von Dortmund nach Hamm wurde in mehreren Studien nachgewiesen. Im Untersuchungsraum ist bereits im Status Quo ein differenziertes ÖPNV-Angebot vorhanden: Das Oberzentrum Dortmund besitzt ein leistungsfähiges Stadtbahnnetz, welches durch zahlreiche überwiegend tangential geführte Buslinien ergänzt wird. Die Städte Bergkamen, Lünen und Werne im Kreis Unna werden durch ein SchnellBus-

von Dortmund und Lünen geführt und bindet ebenso die Städte Bergkamen, Werne und Hamm zentral an. Sie verkehrt ganztägig in einem 30-Minuten-Takt. Trotz eingeplanter Standzeiten zur Erhöhung der Pünktlichkeit können attraktive Fahrzeiten geboten werden. Zwischen Dortmund und Lünen wird die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG mitgenutzt, bei der ein Neubau eines Bahnsteiges am Lünener Hauptbahnhof notwendig wird. Es müssen eingleisige Neubaustrecken parallel zur Hamm-Osterfelder Bahn sowie zur Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn errichtet werden, um die vorhandenen Güterverkehre nicht zu beeinträchtigen. Insgesamt müssen 25 neue Haltestellen gebaut und in das jeweilige städtische Umfeld integriert werden. Bei Haltestelleneinzugsbereichen von 600 m kann allein in der Stadt Bergkamen ein theoretisches Fahrgastpotential von mehr als 24.000 Einwohnern erreicht werden. Zur weiteren Attraktivitätssteigerung sind P+R- sowie B+R-Anlagen einzuplanen. Mindestens acht Zweisystem- oder Hybridfahrzeuge sind zu beschaffen, die sowohl der BOStrab als auch der EBO zu entsprechen haben. Auf drei Abschnitten werden parallele Busleistungen zur RegionalStadtBahn eingestellt, um eine Konkurrenz zu vermeiden. Es wird eine deutliche Steigerung des Nutzens für die Fahrgäste durch attraktive Reisezeiten sowie aufeinander abgestimmte Anschlüsse von Bus und RegionalStadtBahn erzielt.

Die „Stadtbahn-Variante“ der RegionalStadtBahn geht im Mit-Fall 2 aus dem Dortmunder Stadtbahnnetz hervor und dient die zentralen unterirdischen Haltestellen „Stadtgarten“ und „Reinoldikirche“ an. Sie wird über eine bestehende Stadtbahnstrecke als Expressbahn verkehren, ausgewählte Haltestellen in zentralen Siedlungsbereichen bedienen und über DO-Grevel hinaus in Richtung Bergkamen und Hamm verlängert. Es ist insgesamt mit einem höheren Fahrgastpotential wegen Neuer-schließungen sowie zentralerer Haltestel-

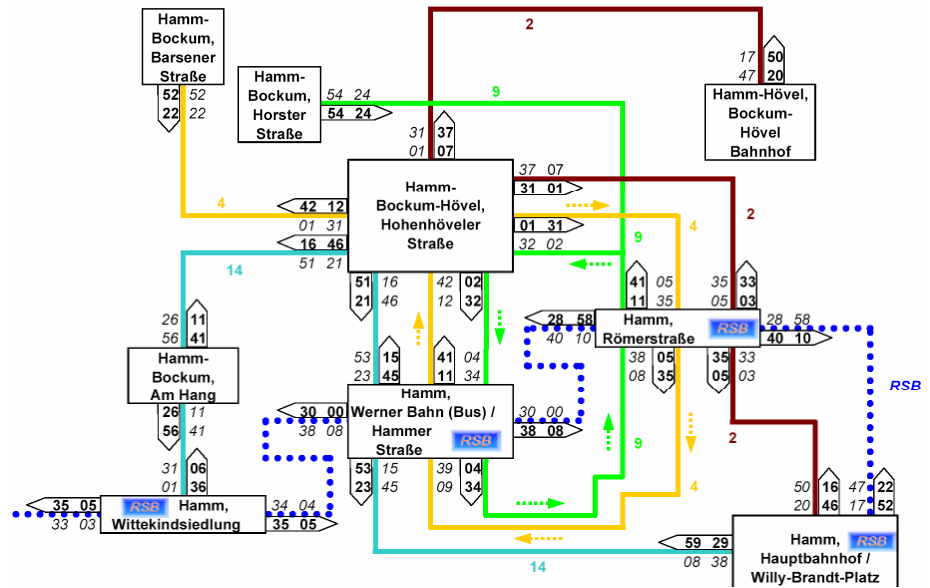


Abb. 2 Fahrplanraster für den Stadtteil Hamm-Bockum-Hövel mit seinen auf die RegionalStadtBahn abgestimmten StadtBus-Linien

len auf Dortmunder Gebiet zu rechnen.

Der infrastrukturelle Aus- bzw. Neubau der Trassen erfordert hohe Investitionssummen, die einmalig aufzubringen sind. Es liegen Werte vergleichbarer Größenordnung für die Städte Karlsruhe und Saarbrücken vor. Den hohen Kosten steht ein hoher Standard gegenüber. Die RegionalStadtBahn erreicht deutliche Reisezeitverkürzungen im Vergleich zum Status Quo.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass an Werktagen außer samstags bei Realisierung der DB-Variante täglich 12.000 Fahrgäste denkbar sind, was mehr als 3,4 Mio. Fahrgästen pro Jahr entspricht. Hier wird ein Kostendeckungsgrad von 57% erreicht. Dieser kann von der Stadtbahn-Variante noch übertroffen werden: Bei einer prognostizierten täglichen Anzahl von 14.500 Fahrgästen können, auf ein Jahr hochgerechnet, 4,2 Mio. Fahrgäste befördert werden. Somit wird eine Kostendeckung von 67% erreicht. Aus diesen Gründen wird die Stadtbahn-Variante des Mit-Falls 2 präferiert.

Als eine von mehreren Handlungsempfehlungen wird empfohlen, die Stadtbahn-Variante der RegionalStadtBahn zu realisieren, da diese über ein größeres Fahrgastpotential verfügt und somit höhere Einnahmen erzielt werden können, welche zu einem geringeren Zuschussbedarf führen. Des Weiteren sollen eine sinnvolle Verknüpfung aller Verkehrsmittel angestrebt werden, um eine integrative Planung sicherzustellen, aber auch Verbesserungen des Umweltverbundes bei gleichzeitigen Einschränkungen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) durchgeführt werden. Schließlich soll sich die zukünftige Raumentwicklung auf die Bereiche um Haltepunkte des ÖPNV konzentrieren, welches bereits im Landesentwicklungsplan von NRW verankert ist.

Verfasser: Christian Hammer

Betreuer: Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Fakultät Raumplanung
 Angela Uttke, Fachgebiet Städtebau und Bauleitplanung, Fakultät Raumplanung

Abgeschlossene Diplomarbeit: Die Bedeutung verkehrsbezogener Kriterien bei der Wohnstandortwahl

„Ich wollte aber gern wieder hier runter ziehen, weil es klar war, dass ich dann kein Auto mehr hab. Und hier sind die Wege einfach kürzer und hier kann man alles mit dem Fahrrad machen. Und es sind mehr Geschäfte und ich bin da auch einfach mehr drin.“

„Aber ich würde nie wieder in die Stadt ziehen. Also muss ich wirklich sagen. Und durch das Auto ist das ja auch gar kein Problem. [...] Und sparsamer ist es am Ende so auch. Und die Wohnung ist preiswerter als in der Stadt.“

(Quelle: Interviews mit Bewohnern der Region Dresden)

So die Worte von zwei Befragten zu ihrer Wohnungswahl. Haben wir hier einen typischen Stadtbewohner vor uns, der auf das Auto verzichten kann, und das Bild eines

ebenso typischen Randwanderers mit Auto? Gibt es so ein einfaches Schwarz und Weiß?

Kein anderer Faktor beeinflusst das Ver-

kehrverhalten so sehr wie die Wahl des Wohnstandortes, denn mit dieser Wahl werden weit reichende Vorentscheidungen über das Verkehrsverhalten im Alltag ge-

troffen. Dieser Zusammenhang von Wohnstandort und Verkehrsverhalten ist in den letzten Jahren in der Verkehrsforschung umfangreich analysiert worden. Darüber hinaus gibt es im Rahmen der Thematik Stadt-Umland-Wanderung eine Vielzahl von Untersuchungen, die Wandermotive und die Gründe für die Wahl eines bestimmten Wohnstandortes behandeln. Eine Verknüpfung dieser beiden Forschungsfelder hat aber erst in letzter Zeit stattgefunden, wobei auch hier weitgehend offen bleibt, inwieweit Haushalte bereits bei ihrer Wohnstandortentscheidung die Verkehrskonsequenzen bedenken.

Dabei stellt sich der Prozess der Wohnstandortwahl als komplexer Entscheidungsvorgang dar, in den viele Faktoren von der Lebenslage bis hin zu individuellen Wünschen und Präferenzen hineingreifen. Ein Prozess, der sicherlich mehr als die zwei oben gesehenen vermeintlich einfachen Antworten zulässt.

Die Diplomarbeit untersucht daher den Einfluss verkehrsbezogener Kriterien bei der Wohnstandortwahl. Insbesondere geht sie den Fragen nach, welche Wechselwirkungen es zwischen Wohnstandort- und Verkehrsmittelwahl gibt, welchen Einfluss der Wunsch nach räumlicher Nähe trotz gesteigener Mobilität hat und in welchem Umfang Verkehrskriterien von Wanderern wahrgenommen werden.

Die Arbeit verfolgt einen analytischen und somit weniger konzeptionellen Ansatz. Dabei bilden zwei Erhebungen die empirische Grundlage. Zum einen stand die quantitative Erhebung „Wohnen und Mobilität in Dresden“ (Forschungsprojekt intermobil Dresden) für eine Sekundäranalyse zur Verfügung, zum anderen wurden elf qualitative Interviews zur Vertiefung der Forschungsfragen geführt. Untersuchungsraum war entsprechend der vorliegenden Daten die Region Dresden. Um einen umfassenden Blick auf das Wanderungsgeschehen zu erhalten, wurde sowohl die Sichtweise von Stadt-Umland-Wanderern als auch insbesondere die Verhaltensweise von Binnenwanderern innerhalb der Kernstadt untersucht.

Insgesamt können folgende Kernergebnisse festgehalten werden:

Das alltägliche Verkehrsverhalten: eine wichtige Rahmenbedingung für die Wohnstandortwahl

ÖPNV-affine und Pkw-affine Haushalte unterscheiden sich hinsichtlich ihres Vorgehens bei der Wohnstandortwahl stark. Eine Randwanderung kommt für Haushalte

ohne Pkw kaum in Frage. Teilweise unbewusst werden Städte und Stadtteile ohne gute ÖPNV-Anbindung als Wohnort ausgeschlossen. Allerdings ist diese Einstellung für solche Haushalte vielfach selbstverständlich und wird nicht als Einschränkung empfunden. Dennoch prägt diese „verinnerlichte“ Grundeinstellung auf unbewusste Weise sehr stark den Gesamtprozess der Wohnstandortwahl.

Haushalte hingegen, die Pkw-orientiert sind, bilden eine weniger homogene Gruppe, was sich in teilweise widersprüchlichen Ergebnissen widerspiegelt. Eine Gemeinsamkeit ist, dass sie aufgrund ihrer Pkw-Orientierung kaum Einschränkungen bezüglich der Wahl ihres Wohnortes hinnehmen müssen. Es lassen sich keine Standorte identifizieren, die bezüglich der Pkw-Erreichbarkeit benachteiligt sind. Eine

nen, dass durchaus zwischen gut und weniger gut angebotenen Gemeinden unterschieden werden kann. Ein besonderes Qualitätskriterium ist hier die Anbindung an den schienengebundenen Personennahverkehr.

Individuelle Nähebedürfnisse statt Stadt der kurzen Wege

Fast alle Wanderer – auch die vermeintlich unabhängigen Randwanderer – haben Nähebedürfnisse, die den Wohnstandort entscheidend mitbestimmen können. Dabei ist es Wanderern jedoch nicht wichtig, insgesamt kurze Wege zu haben. Wichtig ist stattdessen die räumliche Nähe zu einem oder zwei Punkten, die dann alle anderen Bedürfnisse überlagert. Dies sind nur in wenigen Beispielen offensichtliche und plausibel erscheinende Wünsche nach

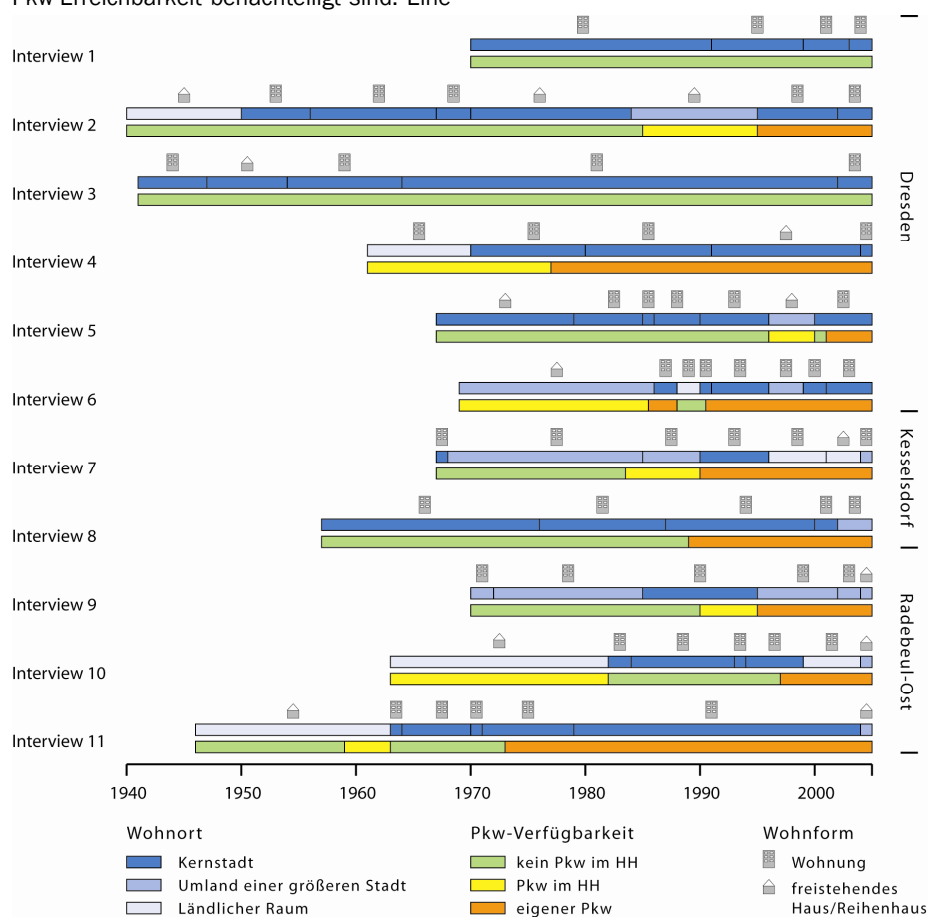


Abb. 1. Grafische Darstellung der Wohn- und Verkehrsbiografien

Einschränkung erfahren diese Haushalte jedoch beim Wohnort „Innenstadt“. Durch knappen Parkraum sind hier Wohnmöglichkeiten auch für diese Gruppe eingeschränkt. Innerhalb der Pkw-affinen Gruppe differenzieren sich die Haushalte danach, in welchem Umfang sie auch eine gute ÖPNV-Anbindung als Standortkriterium berücksichtigen. Insbesondere im Hinblick auf Randwanderer lässt sich erken-

Nähe zu den häufig besuchten Zielen wie dem Arbeitsplatz oder zu Einkaufsmöglichkeiten. Stattdessen gibt es auf die individuelle Lebenssituation angepasste Wünsche wie etwa dem Wunsch nach (Kinderbetreuenden) Verwandten oder dem fußläufig erreichbaren Szeneviertel. Der Einfluss der Pkw-Verfügbarkeit ist zwar ablesbar jedoch nicht sehr stark; auch Pkw-Besitzer haben Bedürfnisse nach unmittel-

barer räumlicher Nähe zu bestimmten Einrichtungen.

Ebenfalls deutlich wurde, dass zwar bestimmte Nähebedürfnisse bestehen, diese auf Grund bestimmter Rahmenbedingungen jedoch nicht immer umgesetzt werden. Erkennbar ist das beispielsweise bei Haushalten, in denen zwei Personen einer Arbeit nachgehen. Abhängig von den Arbeitsorten gibt es hier u.U. – auch wenn es gewünscht wird – keinen optimalen Wohnstandort.

Teilweise unbewusst, aber dennoch nicht unbedeutend: die Wahrnehmung von Verkehrskriterien

Bisherige Untersuchungen unterschätzen den Einfluss verkehrsbezogener Kriterien. Sowohl ihre Fixierung auf Stadt-Umland-Wanderer sowie ihr Forschungsdesign lassen verkehrsbezogene Kriterien in den Hintergrund rücken. Auch noch nicht durch Themennennung beeinflusste Interviewte nennen in jedem Fall verkehrsbezogene Aspekte als Kriterium bei der Wohnungssuche – das Thema ist also durchaus präsent. Hierbei handelt es sich allerdings nicht um eine umfassende und strukturierte Wahrnehmung von Verkehrskriterien. Dies ist auf die Komplexität des Prozesses der Wohnstandortwahl zurückzuführen. Einzelaspekte werden jedoch zumeist tatsächlich bei der Umsetzung berücksichtigt.

Ein weiterer, eher unbewusster Einflussfaktor ist die Lebensgeschichte eines jeden Befragten. Auf Grund der historisch bedingten Besonderheiten lassen sich jedoch in ihren Wohn- und Verkehrsbiografien nur Ansätze typischer Prägungen mit Einfluss auf das heutige Verhalten erkennen. Gerade diese spezifisch ostdeutschen Biografien lassen jedoch einen interessanten Einzelaspekt zu Tage treten. Das Verhalten der bis dahin ohne Pkw lebenden Personen direkt nach dem politischen Umbruch – sofortiger Kauf eines Pkw oder nicht – weist mehrfach auf das spätere Wanderverhalten hin (vgl. Abb. 1).

Die Analyse stellt heraus, dass auch der Faktor Verkehrskosten bei der Wohnstandortwahl eher unter dem Gesichtspunkt Wahrnehmung betrachtet werden muss, denn als objektiver Entscheidungsfaktor bei der Wohnstandortwahl ist er nahezu bedeutungslos. Eine Beachtung der Verkehrskosten bei der Wohnstandortwahl kann nicht nachgewiesen werden. Vielmehr scheinen Verkehrskosten unabhängig vom Wohnort und der daraus mitresultierenden Höhe als unabänderliche Gegebenheit akzeptiert zu sein.

Der prägende Einfluss von Kindern bei der Wohnstandortwahl

Nicht unterschätzt werden darf der Einfluss, den Kinder auf die Wohnstandortwahl haben. Neben in anderen Untersuchungen erkannten Wünschen, etwa nach sicherem und ruhigem Wohnen vorzugsweise im „Grünen“, hat diese Arbeit gezeigt, dass auch der Aspekt „Verkehr“ von Eltern eine besondere Berücksichtigung erfährt. Innerhalb nur weniger Jahre wandelt sich mit steigendem Alter der Anspruch von Kindern an Erreichbarkeit und räumliche Nähe. Diese Wünsche nach selbstständiger Mobilität werden von manchen Eltern schon lange im Voraus mit Weitblick bei der Wohnungssuche berücksichtigt. Offen bleibt allerdings, ob es sich hierbei um Einzelfälle oder ein weit verbreitetes Phänomen handelt.

Typisierung

Als Abschluss der Arbeit wurden alle wandernden Haushalte entsprechend ihrer verkehrsbezogenen Bedürfnisse in fünf Typen eingeteilt. Das ermöglicht, die weit differenzierten Ansprüche an „Verkehr“ bei der Wohnungssuche zu bündeln. So entstehen die auf Präferenzen basierenden Cluster, die sich mit folgenden Begriffen kurz umreißen lassen: „Durch Kinder geprägte Nähebedürfnisse“, „Freizeitorientierte Nähebedürfnisse“, „Vernünftige‘ Nähebedürfnisse“, „Verkehrsbezogene Kriterien: Nicht so wichtig!“ und „Mobil statt nah“. Diese Cluster zeichnen sich durch typische Verhaltensprofile und spezifische Zusammensetzungen bezüglich Alter, Geschlecht und familiärer Lage aus.

Verfasser: Karsten Fuchte

Betreuer: Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Fakultät Raumplanung

Markus Jeschke, Fachgebiet Raumordnung und Landesplanung, Fakultät Raumplanung

Vorträge

Holz-Rau, Christian (2006): Umsetzungskonzepte für einen umwelt- und gesundheitsverträglicheren Verkehr (Workshopleitung). Forum des Aktionsprogramms Umwelt und Gesundheit (APUG) NRW, Dortmund (11. 05. 2006).

Holz-Rau, Christian (2006): Konsequenzen des demographischen Wandels für Raumentwicklung und Verkehrspolitik. Anhörung der Enquetekommission „Demographischer Wandel“ des Landtags des Saarlandes, Saarbrücken (02.06.2006).

Holz-Rau, Christian (2006): Überlegungen zu einem Tempolimit auf Bundesfernstraßen. Deutscher Verkehrsexpertentag 2006, Bonn (23.06.2006).

Holz-Rau, Christian (2006): Raum, Verkehr und Flächenverbrauch – was sich bewegt und was sich bewegen lässt. Umweltbundesamt, Deutsches Institut für Urbanistik, Deutscher Städtetag: Stadt der Zukunft: „Kommunal mobil“. Dessau, (09.10.2006).

Holz-Rau, Christian (2006): Verkehrsplanung: Was man tut und was man tun sollte. Institut für Stadtbauwesen: 10 Jahre Stadt- und Verkehrsforschung. RWTH Aachen, (29.10.2006).

Scheiner, Joachim (2006): Workshop-Expertise "Geropolis 2030". Workshop der Stiftung Bauhaus Dessau. Dessau, Stiftung Bauhaus (13.01.2006).

Scheiner, Joachim (2006): Verkehrsgenese als Grundlage der Verkehrspolitik. Autorentagung "Handbuch Verkehrspolitik". Berlin, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (23.02.2006).

Scheiner, Joachim (2006): Einkaufsverkehr im Kontext von Wohnstandortwahl, Lebenslage und Lebensstil. Jahrestagung des AK Verkehr der Deutschen Gesellschaft für Geographie. Erfurt (23.06.2006).

Scheiner, Joachim (2006): Sind Alltagsmobilität und Standortwahl 'subjektiv' oder 'objektiv' zu erklären? Workshop "Zeiten und Räume der Stadt – Zur Aktualität der Zeitgeographie". Hamburg (07.07.2006).

Veröffentlichungen

Bauer, Uta; Glaser, Jürgen M.; Gutsche, Jens-Martin; Holz-Rau, Christian; Koch, Robert; Menze, Axel; Rau, Petra ; Stein, Axel (2006): Spezifische Entscheidungsprozesse bei den Akteuren. In: Gutsche, Jens-Martin; Kutter, Eckhard (Hrsg.): Mobilität in Stadtreionen. Akteursorientierte Planungsstrategien für verkehrseffiziente Ballungsräume. Berlin: edition sigma. S. 63-88.

Bauer, Uta; Holz-Rau, Christian; Nickel, Wolfgang; Rau, Petra (2006): Infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen im Rahmen der Mobilitätsberatung „Infineon“. In: Gutsche, Jens-Martin; Kutter, Eckhard (Hrsg.): Mobilität in Stadtreionen. Akteursorientierte Planungsstrategien für verkehrseffiziente Ballungsräume. Berlin: edition sigma. S. 189-193.

Bauer, Uta; Holz-Rau, Christian; Nickel, Wolfgang; Rau, Petra (2006): Mobilitätsmanagement bei der Stadtverwaltung

Dresden. In: Gutsche, Jens-Martin; Kutter, Eckhard (Hrsg.): *Mobilität in Stadtregionen. Akteursorientierte Planungsstrategien für verkehrseffiziente Ballungsräume*. Berlin: edition sigma. S. 194-199.

Bauer, Uta; Holz-Rau, Christian; Nickel, Wolfgang; Rau, Petra; Scheiner, Joachim (2006): *Kenngroßen der intraregionalen Wanderungen in der Region Dresden*. In: Gutsche, Jens-Martin; Kutter, Eckhard (Hrsg.): *Mobilität in Stadtregionen. Akteursorientierte Planungsstrategien für verkehrseffiziente Ballungsräume*. Berlin: edition sigma. S. 172-176.

Bauer, Uta; Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim (2005): *Standortpräferenzen, intraregionale Wanderungen und Verkehrsverhalten. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Region Dresden*. In: *Raumforschung und Raumordnung* 63(4), S. 266-278.

Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunnecke, Marcel (Hrsg.) (2006): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*. Wiesbaden: VS Verlag.

Holz-Rau, Christian (2005): *Motorisierter Individualverkehr*. In: *Akademie für Raumforschung und Landesplanung* (Hrsg.): *Handwörterbuch der Raumordnung*. Hannover: Verlag des ARL, S. 674-678.

Holz-Rau, Christian; Jansen, Ute (2006): *Mobilitätssicherung durch energiesparende integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung*. In: *Bundesanstalt für Bauwesen und Raumordnung: Postfossile Mobilität. Informationen zur Raumentwicklung*, Heft 8.2006, S.447-456.

Holz-Rau, Christian; Jansen, Ute (2006): *Verkehrsinfrastruktur fördern – Möglichkeiten und Bedarf*. In: *der städtetag* 03/2006, S. 25-30.

Holz-Rau, Christian; Nickel, Wolfgang; Rau, Petra (2006): *Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Erfolgskontrolle*. In: *Straßenverkehrstechnik*. Heft 6/2006, S. 299-307.

Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim (2006): *Die KONTIVs im Zeitvergleich. Möglichkeiten und Schwierigkeiten beim Vergleich der Erhebungswellen*. In: *Internationales Verkehrswesen* 58(11), S. 519-525.

Jansen, Ute (2006): *Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung - Integrierte Handlungsansätze und Wirkungskontrolle*. In: *Verkehrszeichen* 3/06, S. 11-16.

Kasper, Birgit; Scheiner, Joachim (2006): *Räumliche Mobilität als Prozess kurz- und langfristigen Handelns: Zusammenhänge*

zwischen Wohn- und Alltagsmobilität. In: Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunnecke, Marcel (Hrsg.): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*. Wiesbaden: VS Verlag. S. 167-186.

Moeckel, Rolf; Schwarze, Björn; Wegener, Michael (2006): *Das Projekt ILUMASS - Mikrosimulation der räumlichen, demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung*. In: Beckmann, Klaus J. (Hrsg.): *Integrierte Mikro-Simulation von Raum- und Verkehrsentwicklung*. Stadt Region Land 81. Aachen: Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen, S. 53-62.

Scheiner, Joachim (2006): *Housing Mobility and Travel Behaviour: A Process-Oriented Approach to Spatial Mobility. Evidence from a New Research Field in Germany*. In: *Journal of Transport Geography* 14(4), S. 287-298.

Scheiner, Joachim (2006): *Does the Car Make Elderly People Happy and Mobile? Settlement Structures, Car Availability and Leisure Mobility of the Elderly*. In: *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 6(2), S. 151-172.

Scheiner, Joachim (2006): *Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Verkehr*. In: Gans, Paul; Schmitz-Veltin, Ansgar (Hrsg.): *Demographische Trends in Deutschland. Folgen für Städte und Regionen. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung* 226. Hannover. S. 131-153.

Scheiner, Joachim (2006): *Erklärungsmodelle der Wohnmobilität: Die Rolle von Lebensstil, Lebenslage und Wohnsituation*. In: Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunnecke, Marcel (Hrsg.): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*. Wiesbaden: VS Verlag. S. 112-124.

Scheiner, Joachim (2005): *Daily Mobility in Berlin – about Germany's 'Inner Unity' and the Explanation of Travel Demand*. In: *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 5(3), S. 159-186.

Scheiner, Joachim (2005): *Bestimmungsgrößen der Freizeitmobilität älterer Menschen: Die Bedeutung von Siedlungsstrukturen und Pkw-Verfügbarkeit*. In: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* 76(2), S. 164-189.

Schwarze, Björn (2005): *Erreichbarkeitsindikatoren in der Nahverkehrsplanung*. Arbeitspapier 184. Dortmund: Institut für Raumplanung, Universität Dortmund.

Personalia



Axel Geppert hat im Oktober 2005 die Universität Dortmund verlassen und arbeitet nun am Lehrstuhl für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum unter Leitung von Prof. Dr.-Ing. W. Brilon. Wir wünschen ihm auch dort weiterhin viel Erfolg.

Christian Holz-Rau wurde im Jahr 2005 in den Beirat Radverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung berufen.

Christian Holz-Rau wurde im Jahr 2005 zum Leiter des Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ in der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.) gewählt.

Seit November 2006 ist Björn Schwarze neuer Mitarbeiter am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung. Er bearbeitet das BMBF-Forschungsvorhaben „Integrierte Wohnstandortberatung als Beitrag zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme“.



RPnews: Informationen aus der Fakultät Raumplanung

RPnews

Forschung | Wiss. Arbeiten | Publikationen | Lehre | Wer macht was | Termine



Wenn Sie noch mehr wissen möchten über Tätigkeiten und Neuigkeiten aus unserer Fakultät, dann sind die RPnews sicherlich interessant für Sie. Die RPnews geben einen Überblick über Forschungsprojekte, Vorträge, Veröffentlichungen, Lehre - also über alles, was das Leben unserer Fakultät ausmacht. Sie finden die RPnews unter <http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/irpud/news/news.htm>.

Herausgeber:

Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung
Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund
44221 Dortmund

E-Mail-Verteiler: VP.Letter@uni-dortmund.de

Tel. (0231) 755 2270 Fax (0231) 755 2269
<http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/>

Redaktion: Christian Holz-Rau (V.i.S.d.P.) und
Björn Schwarze