



VPLetter

Juni 2008
Heft 12, 6. Jahrgang

Themen dieser Ausgabe

• Aus der Forschung

- Neues DFG-Projekt: Räumliche Erreichbarkeiten und die Dynamik der Pendlerverflechtungen in Deutschland und der Schweiz 1970-2005 1
- Neues BMVBS-Projekt: Radverkehrsförderung für Quartiere in Stadt und Peripherie am Beispiel der Stadt Dortmund 2
- Integrierte Wohnstandortberatung: Internet-Tool ist online 2

• Veranstaltungen:

- 1st Call for Papers: Workshop „Das Subjekt in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung“ 2
- FGSV-Workshop am 9. Juni in Bonn 3

• Aus der Lehre:

- Exkursion in die Shared Space-Straßen der niedersächsischen Gemeinde Bohmte 3

• Auszeichnungen

- Preis für Drittmittelforschung der Fakultät Raumplanung 4

• Veröffentlichungen

4

• Vorträge

4

• Personalia

4

Liebe Leserinnen und Leser,

mit neuen Gesichtern, zwei zusätzlichen Forschungsprojekten, der Umstellung unserer Mailadressen und einer Entschuldigung melden wir uns wieder.

Beim Versand der letzten Mail gab es eine Panne im Rechenzentrum, die zu einem Mehrfachversand an zahlreiche Adressen

führte. Dafür bitten wir vielmals um Entschuldigung.

Und noch etwas im doppelten Sinne Technisches - unsere Mailadressen lauten jetzt: vorname.nachname@tu-dortmund.de

Auf weiterhin gute Kontakte

Ihr Fachgebiet VPL an der TUUniDO

Neues DFG-Projekt: Räumliche Erreichbarkeiten und die Dynamik der Pendlerverflechtungen in Deutschland und der Schweiz 1970-2005

Am 1. März 2008 hat am Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung ein neues Forschungsprojekt begonnen. Es handelt sich um eine Studie zu Pendlerverflechtungen und deren räumlicher Entwicklung seit Beginn der 1970er Jahre. In Zusammenarbeit mit der ETH Zürich soll ein Vergleich zwischen Deutschland und der Schweiz erstellt werden, der es erlaubt, die Wirkungen national unterschiedlicher Raum- und Verkehrsplanungen zu identifizieren.

Das Forschungsprojekt ist auf die Dauer von zwei Jahren angelegt. Das Teilprojekt in Dortmund wird durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) gefördert, das Teilprojekt in Zürich durch den Schweizerischen Nationalfond zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (SNF).

Um der Frage nachzugehen, wie sich die Pendlerverflechtungen seit 1970 entwickelt haben, wird eine empirische Analyse der Pendlerstatistik in Deutschland und der Schweiz vorgenommen. Folgende Themen werden untersucht:

- Suburbane Räume koppeln sich im Zeitverlauf von den zugehörigen Kernstädten ab und diese Entwicklung hat verkehrsreduzierende Wirkungen beim Pendeln.
- Zentrale Orte in denen sich Arbeitsplätze und Wirtschaftstätigkeiten konzentrieren sind nicht verkehrsärmer als andere Orte, wenn man die Verkehrsleistungen der Ein- und Auspendler gemeinsam betrachtet. Verkehrssparsam ist vielmehr eine ausgewogene Mischung von Wohnen und Arbeiten.
- Die Wirkung weiterer Erreichbarkeitsverbesserungen auf das Pendlerverhalten nimmt ab, wenn bereits ein hohes Niveau der Erreichbarkeit vorhanden ist (Sättigungseffekt).

Zu Beginn des Projekts muss zunächst untersucht werden, ob anhand der vorhandenen Pendlerdaten eine Entkopplung von Kernstadt und Umland nachgewiesen wer-

den kann, ob sich diese also auch in den Pendlerverflechtungen äußert. Es stellt sich dann auch die Frage, ob es bestimmte Regionstypen gibt, in denen die Abkopplung besonders deutlich oder in außergewöhnlich geringem Maße erfolgt. Methodisch müssen suburbane Räume einer Kernstadt zugeordnet werden. Diese Zuordnung ist jedoch häufig nicht eindeutig, da Verflechtungen in der Regel mit mehreren Kernstädten bestehen. Es gilt also Verfahren zu finden, die es ermöglichen, sich überlappende Einzugsgebiete automatisch zu erkennen.

Abbildung 1 zeigt eine Übersicht der geplanten Arbeitsschritte. Auf die ersten Projektphasen, in denen die Hypothesenbildung und die Datenaufbereitung im Vordergrund stehen, folgen Analysephasen in denen Themen wie die Entkopplung suburbaner Räume von den Kernstädten, die Identifikation verkehrssparsamer Raumstrukturen sowie das Themenfeld des induzierten Verkehrs bearbeitet werden.

Auch für weitere Fragestellungen müssen in der Frühphase des Projekts alternative Untersuchungsmethoden entwickelt werden, sofern sich diese nicht sinnvoll mit den üblichen Verfahren der räumlichen Statistik beantworten lassen. Dies betrifft beispielsweise die Herleitung neuer Zuordnungsverfahren der Verkehrsleistung zu Quelle und Ziel, aber auch die Erweiterung der herkömmlichen diskreten Entscheidungsmodelle der Verkehrsmittel- und Zielwahl (z.B. Logit-Modelle). Schließlich gilt zu prüfen, ob – und falls ja mit welchen Verfahren – sich bezüglich des Verkehrsaufwandes ein Optimum der Mischung von Wohnen und Arbeiten bestimmen lässt.

Für die Überprüfung der Fragestellungen des Projekts werden Datensätze benötigt, die mindestens den Wohn- und den Arbeitsort auf Gemeindeebene enthalten. Den Projektmitarbeitern wurden von der Bundesagentur für Arbeit bereits gemeinschärfe Pendlerverflechtungsdaten aus der Beschäftigtenstatistik der Jahre 1999

und 2007 zur Verfügung gestellt. Des Weiteren kann über die sog. Datenfernverarbeitung auf die Daten der Volkszählung von 1987 sowie das Beschäftigtenpanel (verfügbar für die Jahre 1998 bis 2006) und die Stichprobe der integrierten Erwerbsbiographien (verfügbar für die Jahre

1999 bis 2003) zugegriffen werden. Probleme ergeben sich jedoch bei der Nutzung der Pendlerdaten der Volkszählung von 1970, da diese nicht digital zur Verfügung stehen, sondern lediglich tabellarische Datenbände für die einzelnen Bundesländer vorhanden sind. Sie müssen einge-

scannt und mittels einer Schrifterkennungssoftware digitalisiert werden. Die Auswertungen sollen ergänzt werden durch den Mikrozensus, der in unregelmäßigen Abständen für alle ein bis drei Jahre zwischen 1973 und 2005 Angaben zum Arbeitsweg enthält.



Abb. 1: Zeitplan des Projektes.

Neues BMVBS-Projekt: Radverkehrsförderung für Quartiere in Stadt und Peripherie am Beispiel der Stadt Dortmund

Ein neues Forschungsprojekt am Fachgebiet aus dem Programm zur Förderung nicht-investiver Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans hat im März begonnen.

Am Beispiel der Stadt Dortmund werden vier Quartiere unterschiedlicher sozialer und räumlicher Struktur betrachtet, um dort angepasste Handlungsansätze- und -programme zu entwickeln, dabei räumlich und sozial differenziert Potenziale identifiziert und das Fahrrad als ideales „Stadtteilverkehrsmittel in Großstädten“ umfassend verankert. Im Vordergrund stehen Prozesse zur Identifizierung und Aktivierung vorhandener Akteurs- und Handlungspotenziale in den jeweiligen Stadtquartieren und der Gesamtstadt. Der Schwerpunkt der zu entwickelnden Konzepte und Maßnahmen liegt auf nicht-investiven Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Im Projekt werden bestehende Evaluierungsmethoden für den Radverkehr optimiert und vereinfachte Verfahren zur Bestimmung des Radverkehrsaufkommens kommen zur Anwendung. Die entwickelten Methoden und Verfahren sind für andere Projekte der Radverkehrsförderung zukünftig nutzbar.

Durch die Verknüpfung der kommunalen Radverkehrsplanung mit unterschiedlichen kommunalen Handlungsansätzen (Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheitsarbeit, Stadtmarketing etc.) erfolgt die Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik. Der bereits in der Projektstruktur angelegte Stadtteilbezug unter Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Stadtteilakteuren bedingt eine sozial- und umweltver-

trägliche Förderung der Nahmobilität. Darüber hinaus ist Verkehrssicherheitsarbeit einer der wesentlichen Handlungsansätze, die im Rahmen des Projekts in den jeweiligen Stadtteilen berücksichtigt werden.

Dieser nicht-investive und Erfolg versprechende Ansatz, bereits bestehende Potenziale zu identifizieren und für die Radverkehrsförderung zu aktivieren, ist auf andere Kommunen direkt übertragbar.

Mit Abschluss des Projekts liegen Forschungserkenntnisse zum Themenfeld Radverkehr und Siedlungsstruktur, ein Qualitätsmanagement- und Evaluationskonzept für Wirkungen von Radverkehrsmaßnahmen sowie Handlungskonzepte für eine sozial-räumlich angepasste Radverkehrsförderung vor.

Ansprechpartner:

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau
 (christian.holz-rau@tu-dortmund.de)

Dipl.-Ing. Ute Jansen
 (ute.jansen@tu-dortmund.de)

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg
 (gernot.steinberg@tu-dortmund.de)

Zuwendungsgeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Laufzeit: März 2008 bis Dezember 2009

Fahrradimagefilm des Cyclists' Touring Club

Der britische Partnerverband des ADFC, der Cyclists' Touring Club, hat einen zweiminütigen Fahrradimagefilm produzieren lassen. Er kann im Internet unter <http://es.youtube.com/watch?v=c52398G2GI4> angesehen werden.

Ansprechpartner:

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau
 (christian.holz-rau@tu-dortmund.de)

Dipl.-Geogr. Dennis Guth
 (dennis.guth@tu-dortmund.de)

Dipl.-Ing. Anna Weber
 (anna.weber@tu-dortmund.de)

Zuwendungsgeber: Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG)

Laufzeit: März 2008 bis Februar 2010

Internet-Tool für integrierte Wohnstandortberatung

Das im Rahmen des REFINA-Projektes „Integrierte Wohnstandortberatung“ entwickelte GIS-gestützte Wohnstandortinformationssystem ist seit Ende Januar in den Modellstädten Schwerin und Wilhelmshaven freigeschaltet. Neben der Möglichkeit einer umfassenden Information über die Städte als Wohnstandort können sich interessierte Haushalte entsprechend ihren Bedürfnissen geeignete Wohnstandorte vorschlagen lassen: <http://www.schwerin.wohnstandort.info> oder <http://www.wilhelmshaven.wohnstandort.info>.

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Björn Schwarze
 (bjoern.schwarze@tu-dortmund.de)

1st Call for Papers: Workshop „Das Subjekt in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung“

Das Subjekt als eigensinniger Akteur mit selbstbestimmten Handlungszielen, Präferenzen und Strategien fristet in der Verkehrsforschung traditionell ein Schattendasein. Nur vereinzelt wurde es im Lauf der vergangenen Jahrzehnte ins Licht gerückt. Im Fokus der Verkehrsforschung stehen demgegenüber seit langem die objektiven Rahmenbedingungen individuellen Verhaltens, insbesondere Raum- und Sozialstrukturen sowie Verkehrsmittelverfügbarkeit. Seit einigen Jahren erhält jedoch die subjektive Seite des Verkehrshandelns verstärkte Aufmerksamkeit, unter anderem im Kontext der soziologischen Lebensstil- und Individualisierungsdebatte sowie psychologischer, auf Einstellungen, Präferenzen und Normen basierender Forschungsansätze.

Das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Technischen Universität Dortmund führt am Dienstag, den 7. Oktober 2008, einen eintägigen Workshop zum Thema "Das Subjekt in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung" durch. Tagungsort ist die TU Dortmund. Hintergrund ist ein durch die DFG gefördertes, kürzlich abgeschlossenes Vorhaben zum Thema "Wohnstandortwahl, Raum und Verkehr im Kontext von Lebensstil und Lebenslage". Dieses Vorhaben beschäftigte sich mit dem Verhältnis zwischen 'objektiven' und 'subjektiven' Einflussgrößen des Verkehrshandelns, insbesondere (auf der 'objektiven' Seite) mit Raumstrukturen und Lebenslagen und (auf der 'subjektiven' Seite) mit Lebensstilen sowie Standort- und Erreichbarkeitspräferenzen.

Der Workshop soll schwerpunktmäßig folgende Fragen thematisieren:

1. Welche Rolle nimmt das Subjekt als eigenständiger Akteur des Verkehrshandelns ein? Welche Aspekte, Prozesse oder 'Variablen' besitzen dabei welche Bedeutung?

Exkursion in die Shared Space-Straßen der niedersächsische Gemeinde Bohmte

Noch schieben sich zügig Bagger und andere Baufahrzeuge durch die Bremer Straße in Bohmte, doch schon nächste Woche soll sich das ändern: Die Bauarbeiten werden beendet und der neu gestaltete Straßenzug wird wieder dem Verkehr freigegeben. Straßenzug? – Auf den ersten Blick hat sich die kleine, ländliche Gemeinde eher eine gemütliche Fußgängerzone gebaut: Rotes Pflaster, schicke Straßenlaternen und neu gepflanzte Bäume bilden in der Einkaufsstraße eine urbane Landschaft aus Plätzen und Wegen, die zum Bummeln einlädt.

Doch der Eindruck von der perfekten Fußgängerzone täuscht. „Ab nächster Woche fahren hier 12.000 Fahrzeuge durch – davon sind 1.000 Laster!“, erklärt Klaus Goedejohann am 14. Mai 2008 der Exkursionsgruppe aus Dortmund. „Dann,“ führt der Bürgermeister fort, „werden wir wissen,



Foto: Florian Krummheuer
 Abb. 2: Bürgermeister Goedejohann erläutert Dortmund den Studierenden die Neugestaltung der Innenstadt als Shared Space.

2. Gibt es Anzeichen für Strukturveränderungen im Verlauf der letzten Jahrzehnte bezüglich der Bedeutung des Subjekts für das Mobilitäts- und Verkehrsgeschehen, beispielsweise im Sinne einer möglichen Entkopplung zwischen strukturellen Rahmenbedingungen des (Mobilitäts-)Handelns und diesem Handeln selbst?

Mit welchen Methoden können subjektive Bestimmungsgrößen und Elemente der Mobilität angemessen erforscht werden?

Aus politisch-planerischer Perspektive stellt sich die Frage, welche Konsequenzen solche Prozesse – sofern vorhanden – für die Steuerbarkeit und Prognostizierbarkeit des Verkehrsgeschehens sowie für Planungsansätze haben.

Im angesprochenen DFG-Vorhaben wurde vor allem mit linearen Strukturgleichungsmodellen gearbeitet, die in den letzten Jahren in der Verkehrsforschung zunehmend beliebter werden. Ein Fokus des Workshops soll deshalb auf Anwendungen dieser Methodik liegen. Unser Interesse liegt dabei in erster Linie in der praktisch-

ob Shared Space in Bohmte funktioniert.“

Shared Space, dieses noch junge, sehr innovative verkehrsplanerische Konzept geistert seit einigen Jahren durch Fachzeitschriften und die öffentliche Diskussion: Die einen Kommentatoren loben es als ultimative Lösung aller städtischen Verkehrsprobleme, die anderen halten es schlicht für Wahnsinn. Erfunden wurde Shared Space von dem niederländischen Verkehrsplaner Hans Monderman. Er entschärfte seit Mitte der 1980er Jahre zahlreiche tückische Straßen. Diese Unfallschwerpunkte wurden vor seinem Einschreiten oft durch Ampeln und zahlreiche Schilder geregelt, Staus gehörten zum Alltag. Durch das Abholzen des Schilderwaldes und Kappen der Ampeln galt plötzlich nur noch Rechts-vor-Links. Außerdem wurden die Bordsteine entfernt. Damit fiel die strikte Trennung zwischen Autos, Fietzen und Spaziergängern. Kurzum: Der Verkehrsplaner schuf das reinste Chaos. Alle Verkehrsteilnehmenden mussten sich nun Gedanken machen, wie sie heile über die Kreuzung kommen. Sie müssen miteinander kommunizieren, Rücksicht üben und können nicht mehr auf ihr Recht pochen. Das Ergebnis: Gefühlte Unsicherheit schafft faktische Sicherheit – die Unfallzahlen gingen massiv zurück.

Und Bohmte? Die EU fördert Pilot-Projekte zu Shared Space, die Gemeindeverwaltung sah ohnehin Handlungsbedarf für ihre

anwendungsbezogenen Perspektive, weniger auf der methodologischen Ebene.

Es ist geplant, die Ergebnisse des Workshops im Rahmen eines Buchprojekts in englischer Sprache zu publizieren.

Angebote für Vorträge werden bis zum 15. Juni 2008 erbeten an:

Dr. Joachim Scheiner
 (joachim.scheiner@tu-dortmund.de,
 Tel. 0231/755-4822)

FGSV-Workshop am 9. Juni in Bonn

Vor Beginn der diesjährigen Sitzung des FGSV-Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ (Leitung Prof. Dr.-Ing. Holz-Rau) findet am 9. Juni in Bonn ein eintägiger Workshop zum Thema „Qualitätsmanagement und Evaluation in der Verkehrsplanung“ statt. Der Workshop wird gemeinsam veranstaltet mit dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Die Teilnahme ist kostenfrei.

Gemeinde Bohmte

Hauptstraße und so kam Eines zum Anderen. Die Bremer Straße ist einerseits die Lebensader der Stadt, an der fast alle Geschäfte liegen. Andererseits drängt sich Durchgangs- und Binnenverkehr hier entlang.



Foto: Florian Krummheuer
 Abb. 3: Noch wirkt es wie eine Fußgängerzone, bald ist eine Durchgangsstraße: die Bremer Straße.

„Wir sind hier im ländlichen Raum, die Autos verbannen können und wollen wir nicht“ stellt Goedejohann gegenüber dem Raumplaner-Nachwuchs fest. Entsprechend wurde der Umbau im Stadtrat und unter den Bürgern unterstützt. Doch gäbe es auch Skeptiker, vor allem Eltern machen sich Sorgen um ihre Kinder, für die nun keine klaren Gehwege mehr bestehen. „Ich habe selber kleine Kinder und bin überzeugt, dass Shared Space sicherer ist als die alte Situation mit Ampeln und Gehwegen“, glaubt der Bürgermeister.

Heike Defourny, Diplomandin am Fachgebiet VPL, untersucht Shared Space und ist

tief in die Diskussion zum Thema eingestiegen. Sie findet die Umsetzung in Bohmte gelungen: „Das ist überzeugender als in manch anderen Beispielen aus Holland, wo es sich oft nur um einzelne Kreuzungen handelt und eigentlich nur die Radwege auf die Fahrbahn gelegt werden.“ Andere Exkursionsteilnehmer erkennen jedoch immer noch eine Aufteilung des Straßenquerschnittes. Da die Aufpflasterung seitlich der „Fahrbahn“ Entwässerungsrinnen hat und zudem auch noch die Laternen in Reihe stehen, ließen sich schon Gehweg und ein Bereich für die Autos identifizieren. „Was soll denn daran Shared Space sein?“ fragen da die Skeptiker.

Andere hingegen können sich nicht vorstellen, wie die neu gestaltete Straße die doch erhebliche Menge von 12.000 Fahrzeugen pro Tag bewältigen soll. Schon planen besonders neugierige Studenten eine weitere Fahrt nach Bohmte. Das Schauspiel, wenn die Bohmtener versuchen ohne Blechschäden und überrollte Füßen ihre Hauptstraße zu nutzen, lockt doch sehr. Angst dabei unter die Räder zu kommen, hat aber keiner der Studierenden. Soweit jedenfalls hat Shared Space die Raumplanerinnen und Raumplaner überzeugt.

Veröffentlichungen

Hesse, M. und Scheiner, J. (2007): Suburbane Räume – Problemquartiere der Zukunft? In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften 46(2), S. 35-48.

Scheiner, J. (2008): Verkehrskosten der Randwanderung privater Haushalte. In: Raumforschung und Raumordnung 66(1), S. 52-62.

Schwarze, B. (2008): Kleinräumige Erreichbarkeitsanalysen mit GIS. In: Technische Universität München, Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung (Hrsg.): Proceedings of the mobil.TUM 2008 - International Conference on Mobility and Transport - "Erreichbarkeit - Accessibility - Accessibilité", Technische Universität München.

Vorträge

Holz-Rau, C. (2008): Integrierte Wohnstandortberatung: Vorstellung des Projektes. Eröffnung der Wohnstandort-Info in der NordseePassage, Wilhelmshaven (17.01.2008).

Kasper, Birgit (2008): Genossenschaftspotenziale - Modelle genossenschaftlichen Wohnens in Frankfurt am Main. Vortrag zur Ausstellungseröffnung "Modelle genossenschaftlichen Wohnens" im Technischen Rathaus Frankfurt am Main (03.03.2008).

Scheiner, J. (2007): Anyway, anyhow, anywhere - Lifestyles, demographic change and spatial mobility. 6th Civic Meeting on

Mobility - Mobility and Cities in the 21st Century: Same Streets for All in Bilbao (Spanien) (20.11.2007).

Scheiner, J. (2007): Wohnstandortwahl und Verkehr. Forschungskolloquium des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund (12.12.2007).

Scheiner, J. (2008): Integrierte Wohnstandortberatung: Vorstellung des Projektes. Eröffnung der Wohnstandort-Info im Rathaus, Schwerin (31.01.2008).

Schwarze, B. (2008): "A GIS-based Approach to the Measurement of Local Accessibility". Mobil.TUM 2008 - International Conference on Mobility and Transport - „Erreichbarkeit - Accessibility - Accessibilité“, München (08.04.2008).

Schwarze, B. (2008): Konzept und Umsetzung der Integrierten Wohnstandortberatung in Schwerin und Wilhelmshaven. REFINA-NRW-Regionalkonferenz, Ruhr-Universität Bochum (08.05.2008).

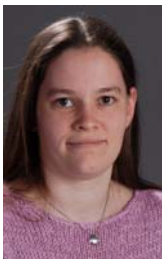
Personalia

Björn Schwarze hat auf der mobil.TUM 2008 - International Conference on Mobility and Transport - "Erreichbarkeit - Accessibility - Accessibilité", die am 08. u. 09. April 2008 an der TU München stattfand, den Best Paper Award überreicht bekommen.

Seit März 2008 arbeitet Dipl.-Geogr. *Dennis Guth* als neuer Mitarbeiter am Fachgebiet VPL. Gemeinsam mit Dipl.-Ing. Anna Weber bearbeitet er das DFG-Forschungsprojekt „Räumliche Erreichbarkeiten und die Dynamik der Pendlerverflechtungen in Deutschland und der Schweiz 1970-2005“. Vor seiner Tätigkeit am Fachgebiet hat er an der Ruhr-Universität Bochum die Fächer Geographie, Verkehrswesen und Kartographie studiert.



Ebenfalls seit März 2008 ist Dipl.-Ing. *Anna Weber* als neue Mitarbeiterin am Fachgebiet VPL. Sie bearbeitet, zusammen mit Dipl.-Geogr. Dennis Guth, das DFG-Projekt „Räumliche Erreichbarkeiten und die Dynamik der Pendlerverflechtungen in Deutschland und der Schweiz 1970-2005“. Zuvor hat sie in Dortmund an der Fakultät Raumplanung studiert und sich vertiefend in Fragestellungen der Verkehrsplanung auseinandergesetzt.



Seit Juni 2008 arbeitet Dipl.-Ing. *Julia Hampe* als neue Mitarbeiterin am Fachgebiet VPL. Gemeinsam mit Dipl.-Ing. Ute Jansen und Dipl.-Ing. Gernot Steinberg bearbeitet sie das Forschungsprojekt „Radverkehrsförderung für Quartiere in Stadt und Peripherie am Beispiel der Stadt Dortmund“. Zuvor hat sie in Dortmund an der Fakultät Raumplanung studiert und sich vertiefend mit Fragestellungen der Verkehrs- und Stadtplanung auseinandergesetzt.



Preis für Drittmittelforschung der Fakultät Raumplanung

Am 9. April 2008 wurde der von Prof. Wegener und Prof. Velsing gestiftete "Preis für die Drittmittelforschung der Fakultät Raumplanung" zum dritten Mal vergeben. Dieses Jahr wurden Birgit Kasper und Dr. Joachim Scheiner für ihre Arbeit in den Projekten "StadtLeben: Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnmilieus, Raum- und Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt" (Förderung durch das BMBF) und "Wohnstandortwahl, Raum und Verkehr im Kontext von Lebensstil und Lebenslage" (Förderung durch die DFG) ausgezeichnet.

Wir gratulieren den Beiden und bedanken uns für diese Auszeichnung bei den Stiftern sowie der Auswahlkommission: Prof. em. Dr. Paul Velsing, Prof. Dr. Rainer Danielczyk, Dipl.-Kfm. Hans Jaeger, MinDir. Manfred Sinz und Prof.'in em. Dr. Erika Spiegel.



Foto: Uwe Grützner
 Abb. 4: Bei der Preisverleihung (von links: Rektor Prof. Becker, Dr. Scheiner, Dipl.-Ing. Dipl.-Verw. Kasper, Dekan Prof. Tietz, Prof. em. Velsing).

Herausgeber:

Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung
 Fakultät Raumplanung, Technische Universität
 Dortmund, 44221 Dortmund

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

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

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