

VPLetter

Die elektronische Zeitschrift
des Fachgebiets

Themen dieser Ausgabe

- **Aus der Forschung**
 - BMVBS-Projekt: Das PatenTicket – erfolgreich ausprobiert 1
 - DFG-Workshop: Das Subjekt in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung 2
- **Aus der Lehre**
 - Abgeschlossene Diplomarbeit: Shared Space in Stadtteilzentren 3
 - Beherrzter Start in die Politikberatung: A-Projekt plant im Ennepe-Ruhr-Kreis 4
- **Veranstaltungen**
 - Universitätstagung Verkehrswesen 2009 im Haus Villigst 5
- **Veröffentlichungen** 5
- **Vorträge** 5
- **Personalia** 5

Liebe Leserinnen und Leser,

gegen Ende des Jahres berichten wir noch einmal aus unserer Arbeit des letzten Jahres. Den Anfang aber möchten wir für einen Blick zurück und gleichzeitig nach Vorne nutzen. Unsere Fakultät hat 1969 den Lehrbetrieb aufgenommen, der Studiengang Raumplanung wird also vierzig.

Unser Studiengang ist damit zwar jünger als die Patinnen, Paten und Patenkinder unseres PatenTickets. Unsere Tagung „Busse und Bahnen für Ältere - mehr als nur Barrierefreiheit“ am 12. März 2009 wird damit zu einem Beitrag zu diesem

Das PatenTicket – erfolgreich ausprobiert

Wie können ältere Menschen dazu ange-regt werden, sich mit den Vorteilen des ÖPNV zu befassen und die Nutzung einfach einmal auszuprobieren - auch wenn sie bisher über wenig Erfahrung mit Bussen und Bahnen verfügen? Durch aktives Empfehlungsmarketing!

Am 1. November 2007 startete das vom BMVBS geförderte Verbund-Projekt "Das PatenTicket - Modellhafte Mobilitätsdienstleistung für ältere Menschen durch Empfehlungsmarketing im ÖPNV" gemeinsam mit der Kölner Verkehrsbetriebe AG und bkc Forschung - Büro für kommunale Forschung und Beratung in Frankfurt/M. im Rahmen der Förderinitiative "Mobilität 21 - Beispiele für innovative Verkehrslösungen" (Fkz. 6500 24/2007). Unterstützt wurde das Projekt vom TÜV Rheinland Consulting und dem VRS

Die Idee des PatenTickets ist, dass die ältere Stammkundschaft des Verkehrsunternehmens als Empfehlungsgeber agiert. Sie bringt älteren Menschen, die bislang den ÖPNV selten nutzen oder über wenig Routine verfügen, das Bus- und Bahnfahren näher und vermittelt z.B. zielgruppen-spezifische Coping-Strategien.

Hintergrund und Konzeption des Projektes wurde im VPLetter 11/07 vorgestellt - heute folgen erste Ergebnisse.

Am Modellprojekt beteiligten sich 117 der 879 zufällig kontaktierten Abonentinnen und Abonenten der Aktiv60Tickets, einer Monatsfahrkarte für Personen ab 60 Jahren. Sie wurden zu Patinnen und Paten und erhielten zusätzlich eine für drei Monate gültige ÖPNV-Zeitkarte des VRS - das PatenTicket. Dieses Ticket konnten sie ihrem Patenkind schenken - einer Freundin oder Verwandten, einem Nachbarn oder Bekannten der oder die ebenfalls 60 Jahre oder älter ist. Durch die soziale Beziehung zwischen PatInnen und Patenkin-

Jubiläum und gleichzeitig die Aufforderung zu vielen weiteren aktiven Jahre. Sie sind herzlich eingeladen.

Außerdem richten wir im Jubiläumsjahr die Universitätstagung der verkehrswissenschaftlichen Institute und Lehrstühle aus. Auch dort werden wir sicher auf 40 Jahre Studiengang Raumplanung anstoßen.

Ihnen wünschen wir zu Weihnachten und zum Jahreswechsel alles Gute

Ihr Fachgebiet VPL an der TUUniDO

dern stand den Patenkindern eine vertraute Person bei der Nutzung des ÖPNV zur Seite stand, konnte Fragen beantworten und zum Ausprobieren ermutigen.

Die PatenKinder sind 60 bis 87 Jahre alt, fast die Hälfte 65 bis 69 Jahre. 72% sind weiblich, was nahezu dem Anteil bei allen Aktiv60-AbonentInnen entspricht. Die Motivation der PatenKinder, am Projekt teilzunehmen, bestand vor allem im Wunsch, das Bus- und Bahnfahren einfach ausprobieren zu können. Desweiteren wollten sie testen, ob sich ein Jahresabonnement für sie lohnt, ob sie ihren Bewegungsradius erweitern können, mehr oder andere Aktivitäten unternehmen oder zu weiter entfernten Zielen fahren können. Einige PatenKinder mit Auto wollten ausprobieren, ob sie auch ohne Auto mobil sind. Teilweise ist die Abschaffung des Autos konkret in Planung, teilweise ist ein Umstieg absehbar, wenn das jetzige Auto "seinen Geist aufgibt". Weitere Motive waren "umweltfreundlich mobil zu sein", Bequemlichkeit, kein Kleingeld, Automaten oder Entwerter suchen zu müssen, die Freude auf gemeinsame Fahrten mit den PatInnen und auch die Stadt besser kennenzulernen.

Ein zentraler Indikator für den Erfolg des Projektes im Sinne von dauerhaften Verhaltensänderungen der PatenKinder ist der Erwerb des Jahresabonnements "Aktiv60Ticket". Bis Ende Oktober 2008 wurden 33 Aktiv60Tickets von PatenKindern abonniert. Weitere sind zu erwarten, denn insgesamt äußerte direkt nach der Fahrtzeit etwa die Hälfte der PatenKinder, dass sie sich innerhalb von zwölf Monaten ein Aktiv60Ticket kaufen wollen.

Kaum ein PatenKind hatte vor der Fahrtzeit gar keine Erfahrungen mit der KVB gemacht - für eine Großstadt durchaus plausibel. Etwa Dreiviertel waren unregelmäßig



Foto: Birgit Kasper

Abb. 1: Nutzer des PatenTickets.

mit der KVB unterwegs, so dass Einzeltickets ausreichen. Mit der (Mit)Nutzung von Zeitkarten hat ein Achtel Erfahrungen und jedeR Zehnte ist schon einmal am Abend oder am Wochenende bei jemand mit einem Aktiv60Ticket mitgefahren.

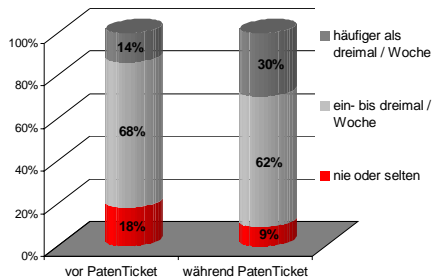


Abb. 2: Nutzungshäufigkeitsveränderung.

Mit dem PatenTicket hat sich die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV durch die Patenkinder deutlich erhöht – ein wichtiger Aspekt, um Routinen zu entwickeln.

Am Ende der Fahrtzeit war fast ein Drittel der Patenkinder häufiger als dreimal pro Woche mit der KVB unterwegs, doppelt so viele wie vor der Testphase.

Vor der Fahrtzeit gab fast ein Fünftel an, dass sie die KVB fast nie nutzen. Durch das PatenTicket wurde dieser Anteil halbiert.

Interessant sind auch die Verlagerungseffekte bei der Verkehrsmittelnutzung. Betrachtet man exemplarisch die Patenkinder mit Autoverfügbarkeit (53%), muss selbst das "immer in Bereitschaft vor der Tür stehende Auto" Nutzungseinbußen hinneh-

men, wenn dem ein "immer verfügbares Ticket in der Tasche" gegenübersteht.

Bei den nach der Laufzeit des PatenTickets neuen Aktiv60Ticket-AbonentInnen ist diese Veränderung der Verkehrsmittelnutzung noch deutlicher. Sie haben bereits während der PatenTicket-Zeit mindestens einen früheren Auto-Weg pro Woche mit der KVB zurückgelegt (Abb. 4). Im Vergleich zu allen Patenkindern ist das ein deutlich höherer Anteil. Bei den ebenfalls abnehmenden Fußwegen ist die häufigere Nutzung der KVB ein Hinweis auf die Ausweitung des Aktionsradius.

Es zeigt sich außerdem, dass nur geringfügige "Kannibalisierungseffekte" auftraten, d.h. dass bei den NeukundInnen das Jahresabonnement nur geringfügig den Kauf von Einzeltickets ersetzt hat. Im Gegenteil: Auch bei den Patenkindern, die sich (noch) kein Aktiv60Ticket zulegen wollen, folgte ein positiver Effekt hinsichtlich der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. So sagen fast 50% dieser Patenkinder, dass sie künftig den ÖPNV häufiger nutzen werden. Also auch in dieser Gruppe haben sich

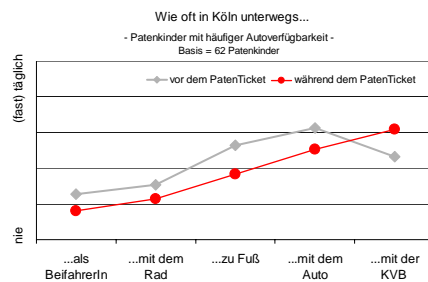


Abb. 3: Verlagerungseffekte.

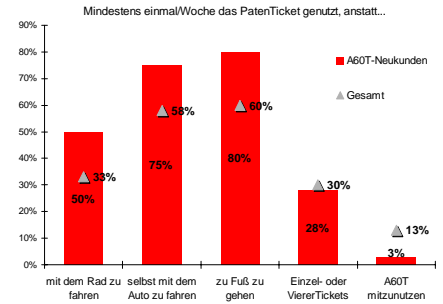


Abb. 4: Verlagerungseffekte bei Aktiv-60-Ticket-NeukundInnen.

neue Möglichkeiten des Unterwegsseins und der Mobilitätssicherung mit öffentlichen Verkehrsmitteln eröffnet.

Die Evaluation des noch nicht ganz abgeschlossenen Projektes, es folgt noch eine weitere Nacherhebung, zeigt, dass eine derartige Marketing-Strategie älteren Menschen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erleichtert und einen Beitrag zur Mobilitätssicherung leistet. Für die KVB ist das Resultat gleichermaßen erfreulich, denn es erhöht die Kundenbindung und erzielt eine deutliche Kundengewinnung bei einer erwünschten Kundengruppe.

Am 12. März 2009 wird als Abschluss des Projektes eine Tagung in Dortmund stattfinden, bei der die Ergebnisse des PatenTickets sowie Aktivitäten anderer Verkehrsverbünde oder -betriebe zu diesem Themenfeld diskutiert werden. Haben Sie Interesse? Dann melden Sie sich bitte bei uns.

Ansprechpartnerin:
 Dipl.-Ing. Dipl.-Verw. Birgit Kasper
 (birgit.kasper@tu-dortmund.de)

DFG-Workshop: Das Subjekt in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung

Subjektive Perspektiven in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung standen im Mittelpunkt eines Workshops des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung am 7.10.2008. Dieser bildete die Abschlussveranstaltung des DFG-Projekts „Wohnstandortwahl, Raum und Verkehr im Kontext von Lebensstil und Lebenslage“. Die etwa 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bildeten einen interdisziplinär zusammengesetzten Kreis aus den Disziplinen Geografie, Raum- und Verkehrsplanung, Soziologie, Psychologie, Ökonomie und Kulturwissenschaften.

Im ersten Beitrag stellte Konrad Götz (ISOE, Frankfurt/Main) die Bedeutung einzelfallorientierter, qualitativer Studien zur Mobilität in den Mittelpunkt. Georg Wilke (Wuppertal-Institut) stellte einen milieuorientierten Ansatz zur Ermittlung des Marktpotenzials von CarSharing vor. Der Beitrag von Darja Reuschke (TU Dortmund) disku-



Foto: Joachim Scheiner

Abb. 5: Konrad Götz.

tierte die Bedeutung von raumstruktureller und verkehrsinfrastruktureller Erreichbarkeit für Wohnstandortentscheidungen von Wochenpendlern ('Shuttles') an ihren beruflichen Zweitwohnsitzen. Joachim Scheiner (TU Dortmund) stellte lineare Strukturgleichungsmodelle zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl aus Lebenslage, Lebens-

stil, Wohnstandortpräferenzen und Raumstruktur vor. Anhand der gleichen Methodik diskutierte Reinhard Hössinger (Universität für Bodenkultur, Wien) die Problematik der Veränderbarkeit verkehrspolitischer Einstellungen in verschiedenen Akteursgruppen. Mit diesem Beitrag bewegte sich der Schwerpunkt des Workshops von einer primär gesellschaftsanalytischen auf eine mehr verkehrspolitische Ebene. Ramon Briegel (Universität Kassel) präsentierte ein handlungstheoretisches Modell zur Simulation der Freizeitmobilität. Martin Schiefelbusch (nexus Institut, Berlin) stellte ein auf dem emotionalen Reiseerleben basierendes Bewertungssystem für Verkehrsangebote vor.

In einem abschließenden Statement fasste Christian Holz-Rau (TU Dortmund) aus seiner Sicht wichtige Schlüsselergebnisse und Herausforderungen für die Verkehrsplanung wie auch für die zukünftige raum-

und mobilitätsbezogene Forschung zusammen.

Der Workshop war ausdrücklich als Diskussionsforum konzipiert, was von den Teilnehmern und Teilnehmerinnen intensiv wahrgenommen wurde. Die Diskussion machte deutlich, dass subjektorientierte Perspektiven in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung mit ihrer stark technisch-ökonomisch geprägten Tradition eher eine Randerscheinung sind. Die Beiträge verdeutlichten aber auch, dass bereits wichtige Schritte auf dem Weg zu einem tieferen Verständnis subjektiver Handlungsmotive, Handlungsrationalitäten und Präferenzen sowie der sozialen Einbettung des (Mobilitäts)Handelns unternommen wurden. Die Ergebnisse des Workshops werden in Kürze in englischer Sprache in der "Blauen Reihe Verkehr" als Buch publiziert.

Ansprechpartner:

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

Diplomarbeit: Shared Space in Stadtteilzentren

Stadtteilzentren haben in den vergangenen Jahrzehnten infolge verschiedener Entwicklungen an Bedeutung und Anziehungskraft verloren. Heute wird den Stadtteilzentren im Zusammenhang mit dem Leitbild einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung eine wichtige Rolle für die wohnungsnaher Versorgung der Bevölkerung zugeteilt. Um dieser Anforderung gerecht werden zu können, müssen Stadtteilzentren Attraktivität ausstrahlen. Dem Straßenraum kommt dabei im Hinblick auf eine gute Erreichbarkeit der verschiedenen Einrichtungen und eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu. Gleichzeitig löst die Vielzahl von Nutzungsansprüchen im Straßenraum regelmäßig Konflikte aus. Insbesondere die Aufenthaltsqualität wird häufig durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinträchtigt.

Mit Shared Space wurde ein Ansatz entwickelt, dessen Ziel die Stärkung der Aufenthaltsfunktion des Straßenraums unter Beibehaltung der Verkehrsfunktion ist. Shared Space scheint demnach ein geeignetes Konzept zu sein, um in Geschäftsstraßen von Stadtteilzentren die Belange des Verkehrs mit den Ansprüchen an Aufenthalt ins Gleichgewicht zu bringen. Die Sinnhaftigkeit von Shared Space und die Möglichkeiten der Umsetzung werden derzeit in der Fachwelt kontrovers diskutiert.

Im Rahmen der Arbeit wurde anhand von Expertenmeinungen diskutiert, welche neuen Aspekte in der Philosophie enthalten sind, welche Gründe für eine Realisierung sprechen, welche Probleme auftreten können und welche Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung gegeben sein müssen. Die Standpunkte der Befragten gehen dabei auseinander. Alle Experten weisen jedoch auf verschiedene Probleme, welche die Umsetzung erschweren könnten, und auf gewisse Voraussetzungen für eine Realisierung hin. Dies deutet auf weiteren Forschungsbedarf hin.

Am Beispiel des Stadtteilzentrums von Dortmund-Hombruch wurde untersucht, ob die Verkehrsfunktion und Aufenthaltsfunktion mit Shared Space besser miteinander vereinbart werden können und ob Shared Space damit einen Beitrag zur Attraktivierung des Stadtteilzentrums leisten kann. Das Stadtteilzentrum erstreckt sich entlang der Achse Harkortstraße, deren mittlerer Teil als Fußgängerbereich gestaltet ist. Im Jahr 2000 entstand die Idee, die Fußgängerzone auszuweiten. Da jedoch damit deutliche Einbußen im Verkehrsablauf erwartet wurden, wurde diese Idee verworfen. Für das Stadtteilzentrum von Hombruch wurde daher geprüft, ob die Idee der Ausdehnung des Fußgängerbereichs in Form von Shared Space umgesetzt werden könnte. Andererseits stellte sich auch die Frage, ob eine Umgestaltung des Fußgängerbereichs zu Shared Space sinnvoll ist, um in diesem Bereich die Funktion als Verkehrsraum zu fördern, insbesondere im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Geschäfte.



Foto: Heike Defourny

Abb. 6: Shared Space in Bohmte.

Die Grundlage für diese Untersuchung war eine Bewertungsmethodik, mit der die Wirkungen von Shared Space hinsichtlich der Verkehrs- und Aufenthaltsqualität des Straßenraums ermittelt und bewertet wurden. Dazu wurde zunächst auf Basis der Funktionen und Anforderungen an Geschäftsstraßen ein Zielsystem für einen attraktiven Straßenraum im Stadtteilzentrum entwickelt und der Idealzustand als

Bewertungsmaßstab definiert. Anschließend wurde ein Untersuchungsschema angefertigt. In Anlehnung an die festgelegten Ziele wurden für die Bewertungsfelder Verbindungsfunktion (differenziert nach Verkehrsarten), Erschließungsfunktion und ruhender Verkehr (differenziert nach Verkehrsarten), Verkehrsverhalten (differenziert nach Verkehrsarten), Verkehrssicherheit (differenziert nach Verkehrsarten), Trennwirkung und Überquerbarkeit, Barrierefreiheit, Seitenräume, Erscheinungsbild, verkehrsbedingte Lärm- und Luftbelastungen, Kommunikation und Interaktionen zwischen den Straßenraumnutzern sowie soziale Sicherheit Kriterien entwickelt, anhand derer ein zukünftiger Zustand abgeschätzt und beurteilt werden kann. Im dritten Schritt wurde der Ist-Zustand im Straßenraum des Stadtteilzentrums von Hombruch mittels Ortsbegehungen, Beobachtungen, Experteninterviews und einer Besucherbefragung erhoben und dargestellt. Zuletzt wurde als vierter Schritt der mit Shared Space zu erwartende Zustand der Harkortstraße anhand der entwickelten Kriterien ermittelt und im Vergleich zum Ist-Zustand bewertet. Dabei wurden der Fußgängerbereich und die für den Kfz-Verkehr zugängliche Bereiche differenziert betrachtet.



Foto: Heike Defourny

Abb. 7: Untere Harkortstraße - Ausdehnung des Fußgängerbereichs in Form von Shared Space?

Im Ist-Zustand sind in der Harkortstraße außerhalb des Fußgängerbereichs die für Geschäftsstraßen typischen Konflikte zu erkennen, die aus der Überlagerung verschiedener Nutzungen und Ansprüche resultieren (Unfallgefährdung, Trennwirkung, Flächeninanspruchnahme des Kfz-Verkehrs, Kfz-Prägung des Straßenraums, verkehrsbedingte Lärm- und Luftbelastungen). Die Harkortstraße ist in diesem Bereich zwar keine konfliktfreie Straße, aber auch nicht besonders problembehaftet. Der Fußgängerbereich ist für Fußgänger besonders gut nutzbar und weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Hier findet das öffentliche Leben im Stadtteilzentrum statt. Die Ausweisung des Fußgängerbe-

reichs ist jedoch mit einigen Restriktionen hinsichtlich der Erschließungs- und Verbindungsfunktion verbunden.



Foto: Heike Defourny

Abb. 8: Untere Harkortstraße - Aufenthaltsqualität im Fußgängerbereich.

Mit einem Umbau zu Shared Space könnte außerhalb des Fußgängerbereichs die Aufenthaltsqualität erhöht und die Nutzbarkeit für Radfahrer und Fußgänger verbessert werden. Jedoch könnte Shared Space bei schwächeren Fußgängern (Kinder, Senioren, mobilitätsbehinderte Menschen) zu höheren Unsicherheitsgefühlen beitragen und zu Schwierigkeiten mit der komplexeren Verkehrssituation (Vorrangregelung durch Kommunikation) führen. Die Verbesserungen mit Shared Space sind insbesondere auf die Verdrängung des ruhenden Verkehrs zurückzuführen (verbesserte Überquerbarkeit, breitere Seitenräume, mehr Sicherheit und bessere Möglichkeiten zur Kommunikation infolge besserer Sichtbezüge, geringere Kfz-Prägung). Zwar ist das Parken aufgrund fehlender Verkehrsregelungen in Shared Space-Gebieten nicht grundsätzlich verboten, doch im Sinne eines ‚gemeinsam genutzten Raums‘ sind Parkstände üblicherweise nicht vorgesehen. Durch den Verzicht auf Stellplätze würde jedoch die Parkraumsituation verschärft, was zu einer Verminderung der Pkw-Erreichbarkeit führen würde. Die Attraktivität des Stadtteilzentrums würde sich in diesem Punkt verringern. Ein Umbau zu Shared Space im Fußgängerbereich würde zu einer deutlichen Minderung der Aufenthaltsqualität infolge der Kfz-bedingten Beeinträchtigungen führen. Da sich gerade im Fußgängerbereich das öffentliche Leben des Stadtteilzentrums konzentriert, wäre damit ein Attraktivitätsverlust für das ganze Stadtteilzentrum verbunden. Hinsichtlich der Erreichbarkeit mit dem Kraftfahrzeug würde Shared Space im Fußgängerbereich aufgrund des Fehlens der Stellplätze nicht zu einer Verbesserung führen. Für den fließenden Verkehr könnte durch die Öffnung der Fußgängerzone die Verbindungsfunktion der Harkortstraße wiederhergestellt

werden. Die dadurch steigende Kfz-Belastung würde auch außerhalb des Fußgängerbereichs zu stärkeren Beeinträchtigungen führen (steigendes Unfallrisiko, erhöhte Trennwirkung, zunehmende Lärm- und Luftbelastungen).

Shared Space sollte im Stadtteilzentrum von Hombbruch nur außerhalb des Fußgängerbereichs realisiert werden, um dort die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Dabei sollte jedoch, anders als es die idealtypischen Vorstellungen von Shared Space vorsehen, nicht gänzlich auf verkehrstechnische Einrichtungen verzichtet werden. Da die Attraktivität von Stadtteilzentren auch wesentlich von dem Stellplatzangebot abhängt, müssten geeignete alternative Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Zudem sollten eine Reihe flankierender Maßnahmen umgesetzt werden. Eine Umgestaltung sollte jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden, denn Shared Space ist derzeit wegen fehlender Evaluationen und unklarer Rechtsverhältnisse mit Unsicherheiten verbunden. Zudem kann der Problemdruck im Stadtteilzentrum von Hombbruch als relativ gering bezeichnet werden.

Auch mit Shared Space können nicht alle Ansprüche an Verkehrs- und Aufenthaltsqualität gleichermaßen erfüllt werden. In Stadtteilzentren kann Shared Space insofern zu einer Attraktivierung beitragen,

Beherzter Start in die Politikberatung: A-Projekt plant im Ennepe-Ruhr-Kreis

Die Anwohner aus Herzkamp lieferten den Planungsanlass: Ihr Stadtteil sei schlecht an das Zentrum Sprockhövels angebunden und das Rathaus mit dem Bus nicht zu erreichen. Kurzum: Die Bürgerinnen und Bürger forderten eine neue Buslinie.

So ungefähr lautete Ende 2007 die Aufgabenstellung für das vom Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung in Kooperation mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis durchgeführte Anfänger-Projekt. Die Raumplanungsstudierenden bekamen gleich in den ersten Wochen ihres Studiums einen ernsthaften Planungsauftrag. Die Fragestellung war nicht nur realistisch, sondern sogar real. Denn die bessere Anbindung Herzkamps steht tatsächlich auf der Agenda des derzeit entstehenden Nahverkehrsplans im Ennepe-Ruhr-Kreis.

Bevor das ÖPNV-Angebot von Herzkamp durch den Raumplanernachwuchs überarbeitet und verbessert werden kann, mussten die Studierenden als redliche Planer

dass der Straßenraum an Aufenthaltsqualität gewinnt und für Fußgänger und Radfahrer besser nutzbar ist. Eine Umgestaltung zu Shared Space bedeutet allerdings aufgrund fehlender Stellplätze eine Verschlechterung der Pkw-Erreichbarkeit. Hier müssen die Interessenlagen und Belange in der Abwägung gewichtet werden. Momentan ist Shared Space mit einigen Unsicherheiten verbunden. Eine Umsetzung empfiehlt sich daher zurzeit in problembehafteten Straßenräumen, in denen nach innovativen Ansätzen und individuellen Lösungen gesucht wird. Der Ansatz von Shared Space sollte in Pilotprojekten evaluiert und weiterentwickelt werden, um Impulse für die kommunale Verkehrsberuhigung geben zu können. Darüber hinaus wäre es interessant zu prüfen, wie Shared Space im Vergleich zu anderen Verkehrsberuhigungskonzepten (z.B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Begegnungszonen) zu bewerten ist. Dabei sollten auch Kosten und Nutzen gegenübergestellt werden.

Verfasserin: Heike Defourny
Kontakt: heike.defourny@tu-dortmund.de

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

Prof. Christa Reicher, Fachgebiet Städtebau, Stadtgestaltung und Bauleitplanung, Fakultät Raumplanung

zunächst ausführlich analysieren: Ortsbegehungen, Erhebungen und Experteninterviews waren nötig, um schließlich konzeptionell aktiv werden zu können. Als sich herausstellte, dass der Untersuchungsraum ganz erheblich durch Suburbanisierungs-

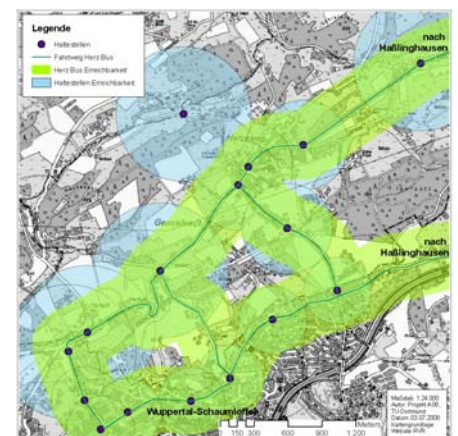


Abb. 9: Konzeptvorschlag Herzbus: Er soll flexibel unterwegs sein und durch seine hohe Erschließungswirkung allen Anwohnern in Herzkamp zur Verfügung stehen.

prozesse geprägt wurde, musste zudem in die Literatur geschaut werden: Aufsätze über Siedlungsstruktur, Verkehrsgenese oder die komplizierten Wechselwirkungen zwischen Raum und Verkehr boten Einblicke in die aktuelle wissenschaftliche Diskussion.

Herzkamp stellte sich dabei als Lehrbuchbeispiel für einen suburbanen Raum heraus. Die Haushaltsbefragung deckte auf, dass sich die Herzkamper/innen viel stärker ins angrenzende Wuppertal orientieren als in die anderen Teile Sprockhövels. Vor allem aber nutzen sie in erste Linie das Auto. Für die Planer in Spe bestanden daher deutliche Zweifel, ob eine neue Busverbindung überhaupt zu rechtfertigen ist.

Sie entwickelten als alternatives Konzept den „Herzbus“ für Herzkamp. Dieser flexible Anrufbusses soll die Ortschaft sowohl mit dem Sprockhöveler Rathaus als auch mit einem wichtigen Nahversorgungszentrum in Wuppertal verbinden. Er würde aber nur dann fahren, wenn wirklich jemand mitfahren will - so wäre er besonders wirtschaftlich.

Uwe Tietz, zuständig für die Nahverkehrsplanung des Ennepe-Ruhr-Kreises und Berater des A-Projektes zeigte sich bei der Abschlusspräsentation voll des Lobes: Auf die Untersuchung des A-Projektes könne die Kreisverwaltung bei Ihren Planungen für Sprockhövel in Zukunft zurückgreifen. Die Teilnehmer leisten also schon im zweiten Semester ihres Bachelor-Studiums wissenschaftlich fundierte Politikberatung für kommunale Planungsfragen.

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Florian Krummheuer
 (florian.krummheuer@tu-dortmund.de)

Universitätstagung Verkehrswesen 2009 im Haus Villigst

Die Universitätstagung Verkehrswesen 2008 auf der Burg Warberg ist gerade vorbei. Wir bedanken uns herzlich beim Prof. Dr. Friedrich aus Braunschweig und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die gelungene Veranstaltung. Wie in



Foto: Rainer Feiertag

Abb. 10: Universitätstagung Verkehrswesen 2008 auf der Burg Warberg.

jedem Jahr haben die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der Institute und Lehrstühle aus ihren Forschungsvorhaben berichtet und die Breite verkehrswissenschaftlicher Arbeit dokumentiert.

Die Universitätstagung Verkehrswesen 2009 wirft bereits ihre Schatten voraus, besonders auf uns. Denn diesmal ist unser Fachgebiet mit der Organisation beauftragt.

Als Tagungsstätte haben wir uns für das Haus Villigst entschieden, wenn auch keine Ritterburg so doch ein Gebäudeensemble am Rande des Ruhrgebiets, dessen Ursprünge zumindest auf ein Rittergut aus dem 12. Jahrhundert zurückgeht. Wir freuen uns auf den wissenschaftlichen Austausch.



Foto: Renate Lehmkuhler-Middendorf

Abb. 11: Universitätstagung Verkehrswesen 2009 im Haus Villigst in Schwerte.

Veröffentlichungen

Scheiner, J. (2008): Einkaufsverkehr im räumlichen und sozialen Kontext: Die Bedeutung von Wohnstandortwahl, Lebenslage und Lebensstil. In: Achen, Mathias; Böhm, Juliane; Gather, Matthias; Pez, Peter (Hrsg.): Handel und Verkehr, Mobilität und Konsum. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 19. Mannheim: MetaGIS. S. 37-64.

Vorträge

Holz-Rau, C.: Themenforum Zukunft der Stadt. Zukunft verantworten! 8. Jahreskonferenz des Rates für Nachhaltige Entwicklung in Berlin (17.11.2008).

Holz-Rau, C.: "Verkehr: Schnell und / oder erreichbar?" Energiewende & Klimawandel. Wissenschaftliches Kolloquium der DASL in Kooperation mit ARL, BBR und TU Dortmund in Darmstadt (29./30.5.2008).

Krummheuer, F.: "Klimaschutz im kommunalen Nahverkehr - Mit der SUP den ÖPNV nachhaltiger planen". Plakat auf dem UVP-Kongress in Bad Kissingen (1./2.10.2008).

Scheiner, J.: "Irgendwie, irgendwo, irgendwann - alltägliche Wege in der Stadtregion". Workshop "Mind the Map. Orientie-

rungsmuster in der Großstadt" in Potsdam, Einstein-Forum (25.04.2008).

Scheiner, J.: "Vom richtigen Zeitpunkt: Steuerung der Verkehrsmittelwahl im biographischen Kontext". Kongress "Einsteigen, Aussteigen... Umsteigen!" in Salzburg (16.09.2008).

Scheiner, J.: "Ist die Verkehrsmittelwahl aus subjektiven oder objektiven Einflussgrößen zu erklären?" Workshop "Das Subjekt in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung" an der TU Dortmund (07.10.2008).

Hesse, M. und Scheiner, J.: "Räumliche Mobilität im Kontext des sozialen Wandels: Eine Typologie multilokaler Haushalte". Workshop "Quo vadis Zweite Moderne?" des wissenschaftlichen Netzwerks der DFG "Räumliche Mobilität in der Zweiten Moderne. Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten" an der Technischen Universität Berlin (07.11.2008).

Schwarze, B.: "Das Wohnstandortinformationssystem der WohnstandortInfos Schwerin und Wilhelmshaven". Workshop „Bedeutung von Lagekriterien für die Wohnstandortwahl und Wohnungssuche“ an der Technischen Universität Dortmund (11.11.2008).

Personalia

Seit November 2008 arbeitet Dipl.-Geogr. *Markus Maciulek* als neuer Mitarbeiter am Fachgebiet VPL. Gemeinsam mit Dipl.-Geogr. Dennis Guth und 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 Ludwig-Maximilians-Universität in München und der Lunds Universitet in Lund (Schweden) die Fächer Wirtschaftsgeographie, Volkswirtschaftslehre, Raumentwicklung und Statistik studiert.



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