

Themen dieser Ausgabe

• Aus der Forschung	1
Patenticket	1
Radverkehrsförderung an der TU Dortmund	1
• Aus der Lehre	2
Zwei Diplomarbeiten zum ÖPNV in ostdeutschen Mittelstädten	2
Bachelor- und Masterstudiengänge vor der Reakkreditierung	3
• BGH-Urteil zur Direktvergabe im SPNV an Rhein und Ruhr: Prinzipien statt Pragmatismus. Ein Kommentar	3
• Veröffentlichungen	5
• Vorträge	5
• Personalien	5

Liebe Leserinnen und Leser,

in unserem neuen VPLetter informieren wir Sie über zwei unserer laufenden Forschungsprojekte, eine „Neuaufgabe“ des Patentickets mit den Fragen: Ist das Patenticket auch außerhalb einer Großstadt erfolgreich? Wie schneidet das Patenticket im Vergleich zu einem Schnupperticket ab?

In unserem aus dem Nationalen Radverkehrsplan geförderten Projekt „Radverkehrsförderung für Quartiere in Stadt und Peripherie am Beispiel der Stadt Dortmund“ machen wir unsere Universität nun selbst zum Projektgegenstand mit

Patenticket

Das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung führt das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geförderte Projekt „Patenticket - Modellhafte Mobilitätsdienstleistungen für ältere Menschen durch Empfehlungsmarketing im ÖPNV“ fort (Projektlaufzeit 11/2010 – 07/2011). Mit dem „Patenticket 2.0“ wird aufbauend auf dem Modellprojekt ein Instrument des Empfehlungsmarketings weiterentwickelt, bei dem die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für ältere Menschen vereinfacht werden soll. Wie auch beim ersten erfolgreich verlaufenen Durchgang erhalten versierte ältere Kundinnen und Kunden der Kölner Verkehrs-Betriebe AG und der Regionalverkehr Köln GmbH die Möglichkeit, ihre ÖPNV-Kompetenzen und Nutzungserfahrungen an Bekannte, Verwandte oder Freundinnen und Freunde ab 60 Jahre weiterzugeben, die bisher wenig Erfahrung mit öffentlichen Verkehrsmitteln haben. Das Untersuchungsdesign wird durch die drei im Mittelpunkt stehenden Forschungsfragen erweitert:

- Ist das Konzept, das sich im urbanen Raum im Rahmen des Vorgängermodells „Patenticket“ erfolgreich bewährt hat, auf einen suburbanen bis ländlichen Raum übertragbar?
- Kann für das Konzept eine Kontinuität unter den bisherigen Paten, Patinnen und Patenkindern geschaffen werden, so dass der finanzielle und personelle Aufwand durch die Einbeziehung projekterfahrener und motivierter Teilnehmerinnen und Teilnehmer in regelmäßige Durchgänge verringert werden kann?
- Ist das Patenschaftsmodell der Schlüssel zum Erfolg oder reicht die längerfristig kostenlose Nutzung des ÖPNV in Form eines Schnuppertickets zur Ände-

dem Ziel: Mehr Studierende und Beschäftigte aufs Rad.

Aus unserer Lehre stellen wir Ihnen zwei Diplomarbeiten über den ÖPNV in ostdeutschen Mittelstädten vor. Und außerdem stehen unsere Bsc- und MSc-Studiengänge bereits vor der Reakkreditierung. Auch dazu ein kurzer und vor allem vorläufiger Bericht.

Ihr Fachgebiet VPL an der TU Dortmund

rung des Verkehrsverhaltens?

Das Projektaufakttreffen hat am 26.11.2010 bei der KVB mit den Projektpartnern urbane Konzepte GmbH, Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) stattgefunden. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) war projektbegleitend ebenfalls anwesend. Im Januar 2011 erfolgte die Versendung eines ersten Fragebogens an die Teilnehmer und Teilnehmerinnen des Patenticket. Bereits seit März testen die Seniorinnen und Senioren in Köln und im Verkehrsverbund Rhein-Sieg für insgesamt drei Monate lang die Tickets aus.

Weitere Informationen bei

Dipl.-Geogr. Anne Borner,

Tel. 0231/755-8017,

anne.borner@tu-dortmund.de

Radverkehrsförderung an der TU Dortmund

Im Rahmen des mit Mitteln des Bundes (BMVBS) aus dem Nationalen Radverkehrsplan geförderten Projekts „Radverkehrsförderung für Quartiere in Stadt und Peripherie am Beispiel der Stadt Dortmund“ hat das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung ein Handlungskonzept zur Radverkehrsförderung an der TU Dortmund erarbeitet. Mit der Umsetzung einiger Maßnahmen aus dem Konzept soll der Radverkehrsanteil auf dem Weg zur TU sowohl bei den Studierenden als auch bei den Beschäftigten erhöht werden.

Unterstützt durch den Kanzler und durch die Verwaltung werden im Sommer verschiedene Aktionen durchgeführt. Grundsätzlich erfolgt eine Verknüpfung mit dem

Thema Gesundheitsförderung an der TU Dortmund. Hierzu gehören beispielsweise die Teilnahme der TU Dortmund an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ als auch die Durchführung eines Aktionstags. Darüber hinaus sollen beispielsweise sichere Wege aus der Innenstadt zur TU aufgezeigt werden sowie eine Einbindung in Aktivitäten des Hochschulsports erfolgen.

Ein Projekt im Rahmen des Programms zur Förderung nicht investiver Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans.

Zuwendungsgeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (www.bmvbs.de)

Weitere Informationen bei
Dipl.-Ing. Ute Jansen,
Tel. 0231/755-6067,
ute.jansen@tu-dortmund.de

oder
Dipl.-Ing. Gernot Steinberg,
Tel. 0231/755-6932,

Zwei Diplomarbeiten zum ÖPNV in ostdeutschen Mittelstädten

Nachholende Motorisierung, Suburbanisierungsprozesse und der Niedergang der Großwohnsiedlungen. Straßenbahnen in relativ kleinen ostdeutschen Städten funktionieren immer schlechter als Massenverkehrsmittel, sodass ihre ökonomische Grundlage immer fragwürdiger wird. In zwei Diplomarbeiten wurde untersucht, welche Zukunft dieses Verkehrssystem in schrumpfenden Mittelstädten haben kann und mit welchen planerischen Konzepten auf diese Probleme reagiert wird.

Julian Lins und Ralf Jäger haben zunächst jeweils bedeutende räumliche, demographische und finanzpolitische Rahmenbedingungen identifiziert, die sich teilweise seit der Wiedervereinigung fundamental gewandelt haben und Einfluss auf den Tramverkehr haben. Im Anschluss wurden diese Auswirkungen bewertet: Die Straßenbahnnetze erreichen aufgrund der Suburbanisierungsprozesse und des Bedeutungsverlustes von Großwohnsiedlungen nicht mehr die heutigen Bevölkerungsschwerpunkte. Die niedrige Siedlungsdichte und die starken Bevölkerungsverluste ÖPNV-affiner Gruppen wirken sich negativ auf die ÖPNV-

Nutzungshäufigkeit und die Fahrgeldeinnahmen aus. Zudem wird es aufgrund angespannter Haushaltslagen in den Kommunen sowie Kürzungen von öffentlichen Fördermitteln zu Engpässen in der Finanzierung des Straßenbahnbetriebs und insbesondere in der Reinvestition von Infrastruktur und Fahrzeugen geben. Die ostdeutschen Mittelstädte stehen aufgrund dieser Entwicklungen vor der Herausforderung, ihre Straßenbahnsysteme zu finanzieren und verkehrspolitisch gegenüber dem kostengünstigeren Bus zu legitimieren.

Im nächsten Schritt wurden in vier Fallstudien unterschiedliche Wege zum Erhalt der Tramsysteme eingeschlagen untersucht:

- In Dessau wurde das Netz der nach der Wende veränderten Siedlungsstruktur durch punktuelle Verbesserungen (neue Haltestellen, Streckenverknüpfung) und integrierte Planung (Bündelung stark frequentierter Einrichtungen an Tramstrecken) angepasst.

Die Stadt Nordhausen reagierte auf die Suburbanisierung durch eine Tram-Train-Lösung.

In Gera wurde die Straßenbahn trotz sinkender Verkehrsnachfrage ausgebaut und durch unabhängige Bahnkörper sowie Niederflurfahrzeuge modernisiert. Hierbei griff man auf die klassische GVFG-Förderung zurück, mit der ca. 80% der Investitionskosten aus staatlichen Mitteln finanziert werden konnten.

Die Stadt Görlitz hingegen privatisierte

weitestgehend den Betrieb und die Infrastruktur und legte im Verkehrsvertrag Ziele und Mindeststandards fest, die auch die Sicherung des Straßenbahnbetriebs beinhalten.

Alle angewandten Strategien in den Fallbeispielen haben dazu beigetragen, den Erhalt der Straßenbahn mittelfristig zu gewährleisten. Den Städten Dessau, Nordhausen und Gera ist es gelungen, entgegen den demographischen Trends die Fahrgastzahlen und -einnahmen zu stabilisieren oder gar auszubauen. Verknüpfende Maßnahmen von Stadt- und Verkehrsplanung spielten hierbei eine wichtige Rolle. Dazu wurde auch in erheblichem Maße auf Bundes- und Landesmittel zurückgegriffen, um die Straßenbahn den Entwicklungen anzupassen.

Die Privatisierung in Görlitz ist differenziert zu betrachten: Zwar konnte der kommunale Haushalt entlastet werden, doch dem Fahrgastrückgang und Investitionsrückstau wurde nicht konzeptionell begegnet. Der Fortbestand des Systems steht daher schon mittelfristig in Frage.

Kurzfristig konnten Lösungen für einen Fortbestand der Systeme gefunden werden. In Anbetracht kommunaler Verschuldung und Einschnitten bei staatlichen Investitionsbeiträgen werden insbesondere investive Maßnahmen wie in Dessau, Gera und Nordhausen zukünftig jedoch immer schwerer zu realisieren sein. Jedoch werden weiterhin Nachfragerückgänge, sinkende Einnahmen und Fördermittel die Kommunen herausfordern, sodass den ostdeutschen Mittelstädten eine Zwickmühle droht: Entweder können

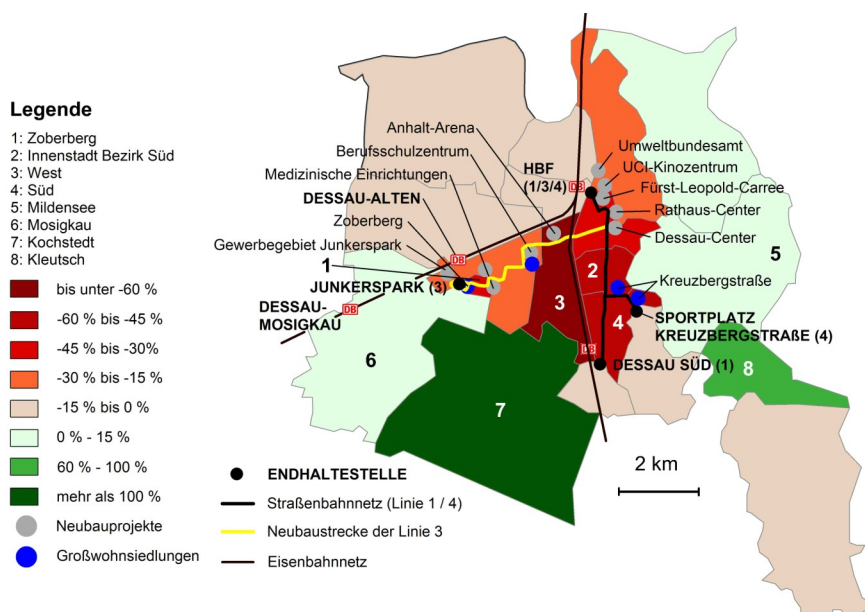


Abb.1: Integrierte Planung: Durch gezielte Ansiedlung aufkommensstarker Einrichtungen entlang der Strecken wird in Dessau versucht die Nachfrage für die Straßenbahn zu sichern.

und müssen sie ihr hochwertiges, aber auch sehr teures Tram-System erhalten oder erheblich in den Ausstieg investieren.

Die Arbeit von Ralf Jäger legte den Schwerpunkt auf die öffentlichen und privaten Finanzierungsinstrumente für Straßenbahnen und wurde von Hermann Bömer (Fachgebiet Politische Ökonomie) betreut. Nach seinem Abschluss an der TU-Dortmund als Dipl.-Ing. der Raumplanung startete er bei den Düsseldorfer Rail&Bus Consultants ins Berufsleben (jaeger@rail-bus.de).

Julian Lins (julian.lins@gmx.de) wurde durch Achim Prosek (Fachgebiet Raumordnung und Landesplanung) beraten; sein Schwerpunkt lag auf den siedlungsstrukturellen Veränderungen ostdeutscher Städte nach der Wende. Er stieg nach seinem Studium bei der DB Westfalenbus in Münster ein und ist dort als Verkehrsplaner zuständig für den Busverkehr im Kreis Steinfurt.

Ausführlichere Informationen zum Thema:

Jäger, Ralf / Lins, Julian / Krummheuer, Florian (2010): Das Ringen um die Zukunft von Straßenbahnen in Mittelstädten. Strategien zur Sicherung von Straßenbahnsystemen - dargestellt am Beispiel von vier ostdeutschen Mittelstädten. In: Der Nahverkehr 28(11), S.38-43.

Bachelor- und Masterstudiengänge vor der Reakkreditierung

Bachelor- und Masterstudiengänge werden in der Regel nicht mehr von den Ministerien bewilligt, sondern einer Akkreditierung durch externe Agenturen unterzogen. Gefordert ist auch in regelmäßigen Abständen eine Reakkreditierung, in der die Studiengänge auf Herz und Nieren geprüft und dann verbessert werden sollen. Für uns gilt bisher eine fünfjährige Frist. Entsprechend bereitet sich die Fakultät bereits jetzt auf die Reakkreditierung ihrer Master- und Bachelorstudiengänge vor.

In diesem Semester erwarten wir die ersten Absolventinnen und Absolventen unseres achtsemestrigen BSc-Studiengangs Raumplanung. Einige Absolventinnen und Absolventen als MSc. Raumplanung gibt es bereits. Sie kamen vor allem als BSc. aus Geographiestudiengängen an unsere Fakultät. Eine erste Bilanzierung der Studiengänge

kann also als Basis der Reakkreditierung gewagt werden. Dazu hat die Fakultät Befragungen unter den Lehrenden und Studierenden durchgeführt.

Mit den Beurteilungen vor allem des BSc-Studiengangs durch unsere Studierenden kann die Fakultät durchaus sehr zufrieden sein. Rund die Hälfte hat sich an der Befragung beteiligt. Auf die Frage, ob das Studium ihre Erwartungen erfüllt hat, antworteten auf einer vierstufigen Skala 31%, dies träfe zu, 59%, dies träfe eher zu (Basis 209 Antwortende, zusätzlich 49: (noch) keine Einschätzung möglich). Mehr als die Hälfte würde das Studium Freunden empfehlen, 45% würden dies eventuell tun. Nur 3% antworteten mit Nein.

Unter den 28 antwortenden MSc-Studierenden ist die Beurteilung des Studiengangs deutlich kritischer. Auf die Frage nach den erfüllten Erwartungen antworteten 11% mit „trifft zu“, 46% mit „trifft eher zu“, immerhin 39% mit „trifft eher nicht zu“ und 4% mit „trifft nicht zu“. Die MSc-Studierenden würden auch nur zu 22% das Studium Freundinnen und Freunden empfehlen. Fast genauso viele (19%) würden dies nicht tun. Dies ist sicherlich auch darauf zurückzuführen, dass unser MSc-Studiengang sich als Fortsetzung des eigenen BSc's oder anderer Planungsstudiengänge versteht, wir bisher aber nur externe und viele fachfremde Absolventinnen und Absolventen aufgenommen haben. Diese müssen ein mehr oder weniger umfangreiches Angleichstudium durchlaufen, das aus Lehrveranstaltungen unseres BSc besteht. Da mag manche Erwartung anders gewesen sein. Aus unserer Sicht dabei besonders interessant: Viele Studierende wünschen sich für den MSc eine Vertiefung in den Feldern der Verkehrsplanung und in den Bereichen Energie und Umwelt. Die Gestaltung weiterer Vertiefungen wird sicher eine spannende Diskussion an der Fakultät.

Diese und weitere Ergebnisse der Befragungen bilden nun eine der Grundlagen für die Diskussion unserer Studiengänge. Dabei will die Fakultät die Chance nutzen, eine Reihe von Mängeln zu beheben. Viele nachvollziehbare Kritikpunkte und Anregungen zielen auf Regelungen, die aus dem engen Korsett resultieren, das bei der Einführung hinsichtlich vieler formaler Bedingungen bestand. Inzwischen bestehen in Nordrhein-Westfalen deutlich mehr Freiheiten bei der Gestaltung der Studiengänge. Diese wollen wir konsequent nutzen, um unsere Studiengänge zu verbessern.

BGH-Urteil zur Direktvergabe im SPNV an Rhein und Ruhr

Prinzipien statt Pragmatismus

Ein Kommentar

Inzwischen überwiegend pünktlich befördern die modernen, im typischen DB-rot gehaltenen Triebzüge der S-Bahnlinie 1 Beschäftigte und Studierende vom Haltepunkt ‚Dortmund-Universität‘ zügig und zuverlässig in Innenstadt und Region. Das wäre nicht weiter bemerkenswert, wenn nicht die Erinnerung an alte, schäbige Züge, aber vor allem an Unpünktlichkeit und Ausfälle auf eben dieser Linie noch so frisch wäre.

Mit den neuen S-Bahn-Garnituren profitierten die Fahrgäste an Rhein und Ruhr spürbar von einem mühevoll ausgehandelten Verkehrsvertrag zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Aufgabenträger und dem Bahnunternehmen DB Regio NRW. Doch diese und andere Angebotsverbesserungen müssen seit Anfang Februar als Errungenschaften eines gesetzeswidrigen Paktes zwischen Bahn, Land und dem kommunal getragenen VRR gesehen werden.

Denn am 8. Februar 2011 hat der Bundesgerichtshof die Vereinbarungen zwischen Bahn und VRR aus vergaberechtlichen Gründen für unzulässig erklärt. Der VRR hätte die enormen Verkehrsleistungen – statt sie direkt an die Bahn zu vergeben – europaweit ausschreiben müssen. Die Richter haben eine Lanze für den Markt gebrochen und folgen damit ganz konsequent dem europaweiten Trend zu Marktöffnung und Wettbewerb im ÖPNV. Das Urteil ist eine stimmige Auslegung des Rechtsrahmens, es lässt nur leider weder Pragmatismus noch Augenmaß für die Situation vor Ort erkennen.

Jahrelanger Streit zu Lasten der Fahrgäste

Die von dem Karlsruher Gericht beanstandete Direktvergabe des bis 2023 gültigen Verkehrsvertrages an die DB war Teil eines Vergleiches zwischen dem Verkehrsverbund und der Bahn. Er sollte einen Schlusspunkt für einen jahrelang schwelenden Streit darstellen – einen Streit in dem zuletzt beide Parteien schlecht aussahen. Die Bahn mutete ihren Fahrgästen an Rhein und Ruhr eine bemerkenswert miese Dienstleistungsqualität zu, der von den Kommunen getragene Verkehrsverbund gab viel Geld für den Schienenverkehr aus, ohne für

eine vernünftige Qualität zu sorgen.

Schließlich eskalierte der Streit. Der alte Verkehrsvertrag zwischen den beiden Parteien wurde einseitig und fristlos durch den Verbund unter einer etwas fadenscheinigen Begründung gekündigt: Es drängt sich die Vermutung auf, dass weniger das fehlende Begleitpersonal in den DB-Zügen als vielmehr die hohen Lasten für die klammen nordrhein-westfälischen Kommunen die eigentliche Motivation hinter der Aufkündigung waren. Das Fahrgastinteresse könnte der Gelsenkirchener Nahverkehrsbehörde ein willkommener Vorwand gewesen sein. Diverse Gerichte kümmerten sich schließlich um die beiden Kontrahenten und stellten fest, dass so einfach, wie der VRR es gerne gehabt hätte, ein Vertrag nun doch nicht gekündigt werden kann. Schon dieses Urteil des Verwaltungsgerichtes in Gelsenkirchen wurde bundesweit beachtet, schließlich hätte ein anderes Ergebnis die Macht zwischen den SPNV-Aufgabenträgern und den Eisenbahnunternehmen grundsätzlich neu geordnet.

Die eigentliche Einigung schließlich erfolgte erst außerhalb der Gerichte auf Vermittlung der Landesregierung. Der alte Verkehrsvertrag und damit der Gegenstand des Streites wurde durch einen neuen Vertrag zwischen Bahn und VRR abgelöst. Eigentlich ein guter Deal: Der VRR bekommt mehr Leistung – zum Beispiel durch die schönen roten S-Bahnen zur TU-Dortmund – für weniger Geld und die Bahn Planungssicherheit: Sie konnte dank des neuen bis 2023 gültigen Vertrages in diese neue Fahrzeuge investieren.



Abb. 2: Pünktlich, klimatisiert und modern – aber leider rechtswidrig: Für die Fahrgäste erfreuliche Verbesserungen im ÖPNV an Rhein und Ruhr beruhen auf einem vergaberechtlich unzulässigen Verkehrsvertrag. (Foto: Krummheuer 2011)

Abellio als weinender Dritter

Wenn zwei sich einigen, leiden manchmal Dritte. So sah sich das zur niederländischen Staatsbahn gehörende Essener Eisenbahnunternehmen Abellio um die Möglichkeit gebracht, in Ausschreibungen im Raum Hagen S-Bahnverkehre einzuzwerben. Die Essener Eisenbahner stellten einen Nachprüfungsantrag: Der neue Verkehrsvertrag zwischen Bahn und VRR sei als Direktvergabe unzulässig, die Verkehre hätten ausgeschrieben werden müssen.

Auch in diesem Konflikt zeichnete sich zunächst eine außergerichtliche Lösung ab, bei der Abellio als Subunternehmer der DB eben diese begehrten S-Bahnstrecken hätte betreiben dürfen. Allerdings meldeten sich hier die Kartellbehörden, die in einer Subunternehmer-Lösung nicht unbedingt einen Beitrag für einen funktionierenden Markt im Personenverkehr sehen. Die Chance für Abellio, ohne aufwändige Teilnahme an einem Ausschreibungsverfahren einen Teil des Kuchens zu erhalten, ist so schnell zerfallen.

Gewonnen haben die Marktprinzipien

Das Urteil stellt damit alle am Konflikt beteiligte Parteien schlechter, hält dafür vor allem das Prinzip Wettbewerb hoch. Es argumentiert juristisch sehr konsequent und die Erfahrungen in der Nahverkehrspraxis geben den Karlsruher Richtern zunächst Recht. Auch die Forschung des Fachgebietes Verkehrswesen und Verkehrsplanung der TU-Dortmund zeigt, dass Aufgabenträger zunehmend positive Erfahrungen mit dem Markt machen und dank Ausschreibungsverfahren die Qualität für die Fahrgäste steigen kann. Der im

Urteil geforderte Ausschreibungswettbewerb hat zweifelsfrei Vorzüge.

Im Rhein-Ruhr-Raum gilt dies aber nur bedingt: So stellt das schiere Volumen der in diesem Raum benötigten Zugleistungen ein Problem dar. Die von der DB bedienten Strecken können nur sukzessive an Wettbewerber vergeben werden, da diese (noch) mit Abstand nicht so leistungsfähig sind wie der Staatskonzern. Auch die benötigte Menge an Fahrzeugen kann durch die Industrie nicht so schnell bereitgestellt werden. Hinzu kommt, dass Ausschreibungen aufwändig sind und beim vergebenden Verbund und den sich bewerbenden Eisenbahnen Ressourcen binden.

Chancen für PlanerInnen und Risiken für Fahrgäste

Die nun in Karlsruhe postulierte Pflicht zur Ausschreibung bietet daher Jobchancen für unsere Absolventinnen und Absolventen. Schon heute sitzen viele RaumplanerInnen an den Schnittstellen bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen und betreiben diese Verfahren. Doch darin liegt auch eine Gefahr: Die dem Binnenverhältnis zwischen den Akteuren des ÖPNV gewidmete Aufmerksamkeit fehlt oftmals an anderer Stelle: Statt sich weiterhin mit vergaberechtlichen Spitzfindigkeiten zu befassen, sollten Nahverkehrsplanerinnen und –planer ihre Energien in ein gutes Produkt für die Fahrgäste investieren.

Denn auch das zeigt unsere Forschung: In einer für das BMVBS durchgeführten Expertenbefragung unter ÖPNV-Planungsverantwortlichen deutete sich Frust an. Nicht das planerisch-konzeptionelle Arbeiten an einem guten ÖPNV, sondern rechtliche Fallstricke dominieren zunehmend den Arbeitsalltag. Das ist keine gute Voraussetzung für kundenorientierten, nachhaltigen ÖPNV.

Das BGH-Urteil sollte daher auch vom Bundesgesetzgeber wahrgenommen werden. Wenn über zentrale Fragen der Vergabepaxis in einem so wichtigen Bereich der Daseinsvorsorge erst durch Richterrecht ansatzweise Klarheit hergestellt wird, zeigt dies, dass die Legislative ihrem Auftrag nicht nachkommt. Die ÖPNV-Branche beklagt nicht nur bei der Schiene, sondern auch bei straßengebundenen Verkehren seit Jahren massive Rechtsunsicherheiten. Es ist an der Zeit, endlich mehr Klarheit zu schaffen. Dann können sich die Planenden bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen endlich wieder um das Kerngeschäft kümmern. Florian Krummheuer

Veröffentlichungen

Bauer, Uta / Liepe, Susann / Scheiner, Joachim (2010): Nahmobilität beim Einkauf. Verkehrswege sparen durch gute Nahversorgung. In: PlanerIn 4/2010, S. 17-20.

Bauer, Uta / Schwarze, Björn / Wohltmann, Heike (2011): Informations- und Beratungsinstrumente zur Wohnstandortwahl von privaten Haushalten. In: Bock, Stephanie; Hinzen, Ajo; Libbe, Jens: Nachhaltiges Flächenmanagement—Ein Handbuch für die Praxis. Berlin. S. 191-197.

Hesse, Markus / Scheiner, Joachim (2010): Mobilität, Erreichbarkeit und gesellschaftliche Teilhabe: Die Rolle von strukturellen Rahmenbedingungen und subjektiven Präferenzen. In: Vierteljahreshefte zur Wirtschaftsforschung 79(2), S. 94-112.

Holz-Rau, Christian / Scheiner, Joachim (2010): Verkehrssicherheit in den Kreisen Nordrhein-Westfalens: Wo lebt es sich am sichersten? In: Raumforschung und Raumordnung 68(5), S. 357-371.

Holz-Rau, Christian / Scheiner, Joachim (2010): Keywords 'Integrated Transport Planning' and 'Settlement Structures and Transport'. In: Button, Kenneth / Nijkamp, Peter / Vega, Henry (eds.): A Dictionary of Transport Analysis. Cheltenham: Edward Elgar. S. 208-210 und S. 357-359.

Holz-Rau, Christian / Scheiner, Joachim (2011): Safety and travel time in cost-benefit analysis: A sensitivity analysis for North Rhine-Westphalia. In: Transport Policy 18 (2), S. 336-346.

Holz-Rau, Christian / Scheiner, Joachim / Schwarze, Björn (2010): Wohnstandortinformation privater Haushalte: Grundlagen und Erfahrungen aus zwei Modellstädten. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung - Verkehr 9. Dortmund: IRPUD.

Holz-Rau, Christian / Scheiner, Joachim / Schwarze, Björn (2011): Evaluation der Wohnstandortbefragung privater Haushalte. In: Bock, Stephanie; Hinzen, Ajo; Libbe, Jens: Nachhaltiges Flächenmanagement—Ein Handbuch für die Praxis. Berlin. S. 203-208.

Jäger, Ralf / Lins, Julian / Krummheuer, Florian (2010): Das Ringen um die Zukunft von Straßenbahnen in Mittelstädten. Strategien zur Sicherung von Straßenbahnsystemen - dargestellt am Beispiel von vier ostdeutschen Mittelstädten. In: Der Nahverkehr 28(11), S.38-43.

Krummheuer, Florian (2010): Es fährt ein Taxibus ins Nirgendwo - Flexibler ÖPNV als Luxusdaseinsvorsorge. In: Mobilogisch - Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung. Heft 4/ 2010, S. 21-24.

Krummheuer, Florian / Terfrüchte, Thomas (2011): Im Projektstudium mehr Theorie wagen. Positive Erfahrungen mit abstrakten Fragestellungen in einem Anfänger-Studierendenprojekt. In: Raumplanung 2/2011: Bd. 154. Dortmund

Scheiner, Joachim (2010): 80 Jahre Motorisierung in Stadt und Land: Fallstudie Nordrhein-Westfalen. In: Internationales Verkehrswesen 62(12), S. 17-21.

Scheiner, Joachim (2010): Far, far away - trip distances and mode choice in the context of residential self-selection and the built environment. In: Geller, Paul S. (ed.): Built Environment: Design, Management and Applications. New York: Nova Science Publishers. S. 215-237.

Scheiner, Joachim (2010): Social inequalities in travel behaviour: trip distances in the context of residential self-selection and lifestyles. In: Journal of Transport Geography 18(6), S. 679-690.

Scheiner, Joachim / Bauer, Uta / Holz-Rau, Christian / Schwarze, Björn / Wohltmann, Heike (2010): Ist das Leben in Suburbia nachteilig? Wohnstandortzufriedenheit und Mobilität in Stadt und Umland. In: Standort - Zeitschrift für angewandte Geographie 34(3), S. 88-96.

Scheiner, Joachim / Bauer, Uta / Holz-Rau, Christian / Wohltmann, Heike (2011): Private Haushalte als Zielgruppe der Wohnstandortberatung. In: Bock, Stephanie; Hinzen, Ajo; Libbe, Jens: Nachhaltiges Flächenmanagement—Ein Handbuch für die Praxis. Berlin. S. 140-145.

Scheiner, Joachim / Holz-Rau, Christian (2011): A residential location approach to traffic safety: two case studies from Germany. In: Accident Analysis & Prevention 43 (1), S. 307-322.

Vorträge

Krummheuer, Florian (2010): „Mobilität für eine alternde Gesellschaft – was leistet der ÖPNV?“ am 11.11.2010 in Düsseldorf auf der Veranstaltung „Mobilitätsmanagement für Senioren – Herausforderung und Chance für Kommunen“, veranstaltet vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Scheiner, Joachim (2010): Expertise für die Tagung "e-mobility 2025 – Szenarien für die Region Berlin: Die Szenarien" am 31.05.2010 in Berlin, Neue Mälzerei/ Technische Universität.

Scheiner, Joachim (2010): "Wohnstandortinformation als ein Instrument der Siedlungsentwicklung" bei der Tagung "Boden.Schatz 2010" des Kreises Steinfurt am 16.09.2010 in Emsdetten.

Scheiner, Joachim (2010): "Sozioökonomische (und räumliche) Differenzierung der Alltagsmobilität" beim Workshop "Transportkosten und Siedlungsentwicklung" der Akademie für Raumforschung und Landesplanung am 17.09.2010 in Hannover, Hotel Königshof am Funkturm.

Scheiner, Joachim (2011): "I'm a Writer, not a Fighter! – Protest gegen Protest" beim Workshop "Protest Reloaded" am 23.02.2011 im Einstein-Forum, Potsdam.

Scheiner, Joachim (2011): „Gender structures in car availability in car-deficient households“ auf der mobil.TUM am 08.04.2011 in München, Oscar von Miller Forum.

Sicks, Kathrin (2010): „Gemeinsame Zeit in Familien – Ist das Umland familien(zeit)freundlich?“ auf der Jahrestagung des Arbeitskreises Verkehr der Deutschen Gesellschaft für Geographie am 25.06.2010 in Hamburg, Institut für Geographie/ Geomatikum.

Sicks, Kathrin (2010): „Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses: Aktivitäten, Wege, Verkehrsmittel und Zeitverwendung“ auf der Universitätstagung Verkehrswesen am 20.09.2010 in Berlin Spandau, Johannesstift .

Personalia

Seit dem 01.11.2010 ist Dipl.-Geogr. Anne Borner an unserem Fachgebiet tätig. Sie bearbeitet das Projekt „PatenTicket 2.0“ bis Juli 2011.



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
Kathrin Sicks