

Themen dieser Ausgabe

• Aus der Forschung

Projektabschluss des Patenticket 2.0	1
Promotionsstipendium im Anschluss an Pendlerprojekt	1
Workshop im DFG-Gender-Projekt	2
Verlängerung des DFG-Projektes „Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses“	2
Neues Forschungsprojekt: Mobilitätsbiographien von Studierenden der Raumplanung	2

• Aus der Lehre

VDV-Job- und Unternehmensbörse in Berlin	3
Diplomarbeit zur Verkehrsberuhigung mit Begegnungszonen	3
Diplomarbeit zu Schnellbussystemen in ländlichen Räumen	4
Diplomarbeit zu kleinräumigen bevölkerungsbasierten Prognosemethoden als Grundlage der Wohnquartiersentwicklung	4
Bachelor-Arbeit zum Patenticket aus der Nutzerperspektive	5
Bachelor-Arbeit zur Mobilität junger Erwachsener	6
Vertiefungsentwurf zur Wegweisung und Verkehrsführung in Klein- und Mittelstädten	6

• Dortmunder Konferenz 2012 „Mobilitäten und Immobilitäten“

• Veröffentlichungen	7
• Vorträge	7
• Personalien	8

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2011 geht für uns mit dem Abschluss der Projekte "Patenticket 2.0" und "Radverkehrsförderung für Quartiere in Stadt und Peripherie am Beispiel Dortmunds" (hierzu berichten wir in unserer nächsten Ausgabe) zu Ende. Anfang des nächsten Jahres beginnen wir jedoch mit einem neuen DFG-Projekt, in dem wir uns mit dem Thema Mobilitätsbiographien auseinandersetzen werden (siehe Bericht in dieser Ausgabe). Gleichzeitig wurde unser DFG-Vorhaben „Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses“ um zwei Jahre verlängert.

Projektabschluss des Patenticket 2.0

In unserem letzten VPLetter (Nr. 16) berichteten wir über das Verbundprojekt Patenticket 2.0, das unter Federführung der urbane konzepte gmbh in Kooperation mit der Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB), der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) und der TU Dortmund, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung durchgeführt und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert wurde.

Am 20.06. erhielten die KVB und die RVK für das Patenticket 2.0 den VCD-Innovationspreis im ÖPNV. Die Auswahl erfolgte durch eine Fachjury bestehend aus Vertretern des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, der Bundesvereinigung kommunaler Spitzenverbände, des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen und des VCD aus knapp 80 eingereichten Projekten. Das Patenticket 2.0 erhielt den Innovationspreis in der Kategorie „Kommunikation“. Das Fachgebiet freut sich sehr und gratuliert



Abb.1: Patenticket 2.0 Abschlussstagung (Foto: Christian Holz-Rau)

Am 9. und 10. Februar 2012 veranstaltet unsere Fakultät einen wissenschaftlichen Kongress unter dem Thema "Mobilitäten und Immobilitäten", den wir gemeinsam mit dem Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie vorbereitet haben. Hierzu laden wir Sie herzlich ein.

Wir wünschen Ihnen eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins nächste Jahr. Uns wünschen wir, dass wir Sie auf unserer Konferenz begrüßen dürfen.

Ihr Fachgebiet VPL an der TU Dortmund

seinen Praxispartnern in Köln und Umgebung.

Zudem fand am 22.09. die Abschlussveranstaltung „Stadt-Land-Bus für 60 plus - ÖPNV-Marketing für Ältere“ des Projektes in Köln statt. Im Zentrum der Tagung standen die Ergebnisse und Erfahrungen aus dem Projekt Patenticket 2.0. Aber auch weitere Erkenntnisse, Angebote und gute Beispiele, die zur Mobilitätssicherung Älterer beitragen, wurden vorgestellt und diskutiert.

Weitere Informationen, u.a. auch die Vorträge der Referentinnen und Referenten, stehen zum Download auf der Internetseite www.patenticket.de zur Verfügung.

Ansprechpartnerin:

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

Promotionsstipendium im Anschluss an Pendler-Projekt

Die DFG-Förderung des im Jahr 2008 gestarteten Projekts „Räumliche Erreichbarkeiten und die Dynamik der Pendlerverflechtungen in Deutschland und der Schweiz 1970-2005“ endete im März 2011. In den letzten Monaten wurden zentrale Ergebnisse vom Projektteam, das aus KollegInnen am Fachgebiet VPL sowie am IVT der ETH Zürich besteht, aufbereitet und dokumentiert. Dipl.-Geogr. Dennis Guth arbeitet auf dieser Basis an seiner Dissertation, die nach den Auswirkungen fortschreitender Wohn- und Beschäftigungssuburbanisierung

auf den Berufsverkehr fragt (Informationen hierzu unter <http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/de/Dissertations-themen/index.html>). Seit August 2011 wird diese Arbeit von der „Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr“ in Hamburg im Rahmen eines Promotionsstipendiums gefördert. Ausgewählte Ergebnisse und Dokumentations-schritte erscheinen in unregelmäßigen Abständen als Aufsätze und VPL-Arbeitspapiere.

Ansprechpartner:

Dipl.-Geogr. Dennis Guth
Tel. 0231/755-7862
dennis.guth@tu-dortmund.de

Workshop im DFG-Gender-Projekt

Das von der DFG geförderte Forschungsprojekt „Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses—Aktivitäten, Wege, Verkehrsmittel und Zeitverwendung“ wird seit 2009 am Fachgebiet VPL bearbeitet. Am 19. September 2011 fand ein Projekt-Workshop statt, bei dem theoretische Grundlagen, Hypothesen und empirische Ergebnisse des Projektes diskutiert und Anregungen für die weitere Projektarbeit entwickelt wurden. Neben dem Projektteam (Kathrin Sicks, Joachim Scheiner, Christian Holz-Rau) nahmen Prof. Dr. Susanne Frank, Dr. Sandra Huning und Dr. Nina Schuster (alle drei Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie der Fakultät Raumplanung), Dipl.-Umweltwiss. Melanie Herget (Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin), Dr.-Ing. Solveigh Janssen (Metropolregion Hannover) und Dipl.-Ing. Juliane Krause (plan & rat Braunschweig) teil.

Ein wichtiges Ergebnis war, dass die in der Verkehrsforschung verwendeten verhaltensbezogenen Indikatoren lediglich einen 'Output' darstellen und allenfalls sehr bedingt als Maße z. B. für geschlechtsspezifische Machtverhältnisse oder Benachteiligungen gelten können. Auch wurde diskutiert, dass die verbreiteten Interpretations- und Bewertungsansätze, die geschlechtsspezifische Verhaltensunterschiede als Ausdruck geschlechtsspezifischer Machtverhältnisse verstehen, in Frage zu stellen sind. Besonders bei einer ganzheitlichen Betrachtung von Verhaltenskenngrößen ist die vorherrschende Normensetzung "raumgreifendes Verhalten = gut" – die sich etwa in der Interpretation der relativ kurzen Pendeldistanzen von Frauen als

"schlecht" ausdrückt – anzuzweifeln.

Zudem lag ein Fokus auf der Komplexität der zahlreichen Determinanten der Mobilität und ihrer Geschlechtsspezifik. Hieraus ergibt sich die Herausforderung, die soziale Determiniertheit von Geschlechterunterschieden, die Beziehungen zwischen Einflussfaktoren der (geschlechtsspezifischen) Mobilität und die Heterogenität innerhalb der Geschlechtergruppen methodisch zu berücksichtigen.

AnsprechpartnerIn:

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

Dipl.-Ing. Kathrin Sicks
Tel. 0231/755-4815
kathrin.sicks@tu-dortmund.de

Verlängerung des DFG-Projektes „Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses“

Seit Dezember 2009 bearbeiten wir das von der DFG geförderte Projekt „Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses—Aktivitäten, Wege, Verkehrsmittel und Zeitverwendung“ bearbeitet. Nach der Bearbeitungszeit von zunächst zwei Jahren freuen wir uns nun über eine Verlängerung des Projektes um weitere zwei Jahre.

Wie die inhaltliche und methodische Auseinandersetzung mit der Thematik zeigt, handelt es sich erwartungsgemäß um ein höchst komplexes Forschungsfeld. Bislang konnten zahlreiche interessante Fragen im Bereich „Gender und Mobilität“ und besonders zur Dynamik des Geschlechterverhältnisses bearbeitet werden. In den folgenden zwei Jahren sollen die bisher durchgeführten Analysen inhaltlich vertieft, methodisch weiter verfeinert und um weitere interessante Aspekte ergänzt werden. Dabei freuen wir uns auch auf eine weiterhin angeregte Zusammenarbeit mit dem Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie. Am Fachgebiet VPL wird das Projekt weiterhin von Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, PD Dr. Joachim Scheiner und Dipl.-Ing. Kathrin Sicks bearbeitet.

Aktuelle Ergebnisse finden Sie in unseren Veröffentlichungen unter

<http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/de/Publikationen/Gesamt/index.html>

und in unseren Arbeitspapieren zum direkten Download unter

<http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/de/Publikationen/Arbeitspapiere/index.html>.

AnsprechpartnerIn:

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

Dipl.-Ing. Kathrin Sicks
Tel. 0231/755-4815
kathrin.sicks@tu-dortmund.de

Neues Forschungsprojekt: Mobilitätsbiografien von Studierenden der Raumplanung

Im VPLetter 10 (2007) haben wir über die Diplomarbeit von Vera Klöpfer und Anna Weber zum Thema "Generationsübergreifende Mobilitätsbiografien" berichtet. Die beiden Diplomandinnen führten eine Befragung durch, in der die Entwicklung der Mobilität im Lebenslauf von Studierenden erhoben wurde, und werteten sie aus. Gleichzeitig befragten diese Studierenden ihre Eltern und Großeltern zu deren Mobilitätsbiografien. Die Fragebögen enthielten eine große Vielfalt von Informationen zur Mobilität im Alltag, zur Umzugsmobilität und zu Verkehrsmittel- und Wohnstandortpräferenzen. Im Internationalen Verkehrswesen Jg. 62, Heft 4 (2010) finden Sie dazu einige Ergebnisse.

Die Ergebnisse waren so interessant, dass die Erhebung mit jedem neuen Studierendenjahrgang der letzten vier Jahre wiederholt wurde. Wenn Sie diesen VPLetter in Händen halten, läuft gerade die aktuelle Erhebungswelle im Rahmen der Übung "Empirische Erhebungsmethoden".

Im kommenden Jahr soll nun die Auswertung des Gesamtdatensatzes beginnen. Die DFG hat das Projekt "Mobility Biographies: A Life-Course Approach to Travel Behaviour and Residential Choice" bewilligt. In diesem Projekt sollen die Mobilitätsbiografien der Studierenden in der Raumplanung sowie ihrer Eltern und Großeltern detailliert untersucht werden. Bei dem Projekt handelt es sich um eine Kooperation zwischen dem Fachgebiet VPL (Christian Holz-Rau und Joachim Scheiner), der Goethe-Universität Frankfurt am Main (Prof. Dr. Martin Lanzendorf) und der ETH Zürich (Prof. Dr.-Ing. Kay Axhausen). Die ETH wird durch den Schweizer Nationalfonds gefördert. In Frankfurt und Zürich werden im Rahmen des Projekts vergleichbare Daten er-

hoben. Der Vergleich zwischen verschiedenen räumlichen Kontexten – möglicherweise auch zwischen verschiedenen Studienrichtungen der Befragten – soll Aussagen über die Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse erlauben, denn unser Sample – Dortmunder Studierende der Raumplanung – ist sicher nicht repräsentativ für die Bevölkerung.

Wer das Projekt bearbeiten wird, ist noch offen. Am Fachgebiet VPL sind zwei halbe Stellen vorgesehen. Achten Sie bei Interesse auf unsere Homepage!

Ansprechpartner:

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau
Tel. 0231 – 755 2270
christian.holz-rau@tu-dortmund.de

PD Dr. Joachim Scheiner
Tel. 0231 – 755 4822
joachim.scheiner@tu-dortmund.de

VDV-Job- und Unternehmensbörse in Berlin

In der TU-Berlin trafen sich am 27. und 28.09. fast 300 Studierende deutscher Verkehrsplanungsinstitute auf der 5. VDV Personal- und Unternehmensbörse. Dazu zählten auch 15 Mitglieder unserer Fakultät, die sich über die äußerst ermutigenden Perspektiven im ÖPNV informierten. So warb Michael Weber-Wernz, beim Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zuständig für Bildung, leidenschaftlich für die Berufe rund um Bus und Bahn. Die Chancen für Absolventinnen und Absolventen seien optimal, da etliche Fach- und Führungskräfte bei kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen oder bei den Verkehrsverbänden in den nächsten Jahren wiederbesetzt werden müssen. So präsentierten sich neben den großen Verkehrsbetrieben aus Berlin, München und Hamburg auch kleinere Unternehmen und Planungsbüros, um für sich als Arbeitgeber zu werben. In den Pausen zwischen den Vorträgen sowie beim Abendprogramm in der großen U-Bahnwerkstatt im Berliner Wedding lernten sich Studierende und Unternehmensvertreter persönlich kennen. Hier wurden Praktika angebahnt und mögliche Kooperationen bei Bachelor- oder Diplomarbeiten erörtert.

Dass die VDV-Börse funktioniert, zeigen die Vermittlungserfolge der Veranstaltung in Braunschweig im Herbst 2010: Zwei der Dortmunder Teilnehmer arbeiten inzwischen bei Unternehmen, die sich

dort präsentierten. So freut sich Laura Barnofsky, Personalreferentin bei Veolia Verkehr, dass sie 2010 einen Dortmunder Raumplaner kennenlernte, der jetzt in ihrem Hause seine Arbeit beginnt.

Ansprechpartner:

Dipl.-Geogr. Florian Krummheuer
Tel. 0231/755-4150
florian.krummheuer@tu-dortmund.de

Diplomarbeit zur Verkehrsberuhigung mit Begegnungszonen

Viele innerstädtische Straßenräume sind als Folge zunehmender Motorisierung und autogerechter Planungsleitbilder seit Mitte des 20. Jahrhunderts auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet worden. Neben Hauptverkehrsstraßen betraf diese Entwicklung auch vergleichsweise schwach befahrene Wohnstraßen.

Seit Mitte der 1970er Jahre wird in Deutschland mit Tempo 30-Zonen und durch verkehrsberuhigte Bereiche versucht, die multifunktionale Nutzbarkeit von Wohnstraßen wiederherzustellen. Beide Verkehrsberuhigungsinstrumente funktionieren nur bedingt: In Tempo 30-Zonen hat weiterhin der fahrende Verkehr Vorrang und Kinderspiel ist auf der Fahrbahn nicht erlaubt, mit verkehrsberuhigten Bereichen sind in der Regel teure Umbaumaßnahmen verbunden, weswegen sie kaum zum Einsatz kommen. In der Schweiz existierten bis vor einigen Jahren ähnliche Probleme, die durch die sog. Begegnungszone gelöst werden konnten. Sie gilt als einfach und ohne hohen Kostenaufwand umzusetzen und ähnelt in der Verkehrsregelung dem deutschen verkehrsberuhigten Bereich.

In einem Versuch in Frankfurt am Main wurden im Jahr 2008 auf mehreren innerstädtischen Wohnstraßen Begegnungszonen eingerichtet.

Jan Diesfeld untersuchte in seiner Diplomarbeit zwei der Frankfurter Begegnungszonen und ging der Frage nach, ob sie eine sinnvolle Alternative zur Verkehrsberuhigung in Deutschland sind. Zunächst wurde die Wohnstraße mit ihren Funktionen, den Nutzungsansprüchen und –konflikten dargestellt. Im Anschluss wurden die Tempo 30-Zone und der verkehrsberuhigte Bereich mit Bezug auf Wohnstraßen analysiert. Nach einer Darstellung ihrer straßenverkehrsrechtlichen Regelungen wurden anhand der Forschungsvorhaben zur Verkehrsberuhigung aus den 1970er – 1990er Jahren Stärken und Schwächen der beiden Instrumente herausgestellt. Es zeigte sich, dass in Deutschland ein einfaches und kostengünstiges Verkehrsberuhigungsinstrument fehlt, das der Multifunktionalität von Wohnstraßen gerecht wird.

Darauf aufbauend wurde die Situation der Begegnungszone in der Schweiz



Abb.2: Einfache Maßnahmen in der Rotlintstraße (Foto: Jan Diesfeld)



Abb.3: Intensivere Maßnahmen und Belegung der Begegnungszone Lenastraße (Foto: Jan Diesfeld)

untersucht. Es stellte sich heraus, dass die Begegnungszone in der Schweiz nicht nur vielfach Verbreitung auf Straßen in Wohngebieten, sondern auch auf zentralen Plätzen, in Altstadtlagen und auf Hauptverkehrsstraßen gefunden hat.

Für die Analyse von Begegnungszonen in Frankfurt wurde mit der Rotlintstraße eine Begegnungszone gewählt, in der sehr kostengünstige Maßnahmen, insb. Markierungen, zum Einsatz kamen. Zum Anderen wurde die Begegnungszone im Bereich der Lenastraße analysiert, die punktuell baulich umgestaltet wurde. Ziel war es u.a. herauszufinden, ob und wie sich die unterschiedlichen Maßnahmenintensitäten im Erfolg der Begegnungszone widerspiegeln. Als wesentlicher Teil der Analyse wurden Straßenraumbeobachtungen, Interviews mit Anliegern und Experten, Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrszählungen durchgeführt.

Die wesentlichen Ergebnisse der Analyse zeigen, dass die beiden untersuchten Begegnungszonen den Straßenraum aufwerten, wobei deutliche Erfolge unter Einsatz zielgerichteter baulicher Maßnahmen in der Lenastraße festzustellen sind. Auf Basis der Analyse wurden Handlungsempfehlungen entwickelt. Zum Einen erfolgte dies mit direktem Bezug zu den beiden Frankfurter Begegnungszonen, zum Anderen richteten sie sich auf die Einführung von Begegnungszonen in Deutschland, indem Möglichkeiten ihrer Aufnahme in die StVO und VwV-StVO dargelegt wurden.

Insgesamt kommt die Arbeit zu dem Schluss, dass Begegnungszonen eine für Deutschland sinnvolle Alternative zur Verkehrsberuhigung sind. Es sollte aber nicht erwartet werden, dass grundsätzlich sehr kostengünstige Maßnahmen wie Markierungen zur wirksamen Verkehrsberuhigung ausreichen. Vielmehr sollte unter dem Kosten-Nutzen-Aspekt ein örtlich angepasstes Bündel flankierender Maßnahmen abgestimmt werden, wodurch den Kommunen ein flexibles Verkehrsberuhigungsinstrument an die Hand gegeben würde.

Betreut wurde die Diplomarbeit von Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Christa Reicher (Fachgebiet Städtebau, Stadtgestaltung und Bauleitplanung) und von Dipl.-Ing. Timo Barwisch (Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung). Nach Abschluss des Studiums stieg Jan Diesfeld (jan.diesfeld@tu-dortmund.de) bei der Planersocietät in Dortmund als Raum- und Verkehrsplaner in das Berufsleben ein.

Diplomarbeit zu Schnellbussystemen in ländlichen Räumen

Seit einigen Jahren werden gerade in ländlichen Räumen wenig nachgefragte Buslinien auf die Schulzeiten beschränkt und durch flexible Bedienformen ergänzt, teilweise gänzlich durch flexible Bedienformen wie z. B. Ruf- oder Taxibusse ersetzt. Etwa zur gleichen Zeit, als in Deutschland die ersten flexiblen Bedienformen zur Sicherung einer „ausreichenden Bedienung“ in der Fläche eingesetzt wurden, begann auch die Verbreitung von Schnellbussystemen. Diese parallelen Entwicklungen geben Anlass zu der Fragestellung, wie ein Nahverkehrsangebot und seine Rahmenbedingungen ausgestaltet sein müssen, damit in nachfrageschwachen, ländlichen Räumen nachfragestarke Verkehre erfolgreich betrieben werden können. Die Diplomarbeit „Schnellbussysteme in ländlichen Räumen“ sollte Faktoren identifizieren, die den Erfolg von Schnellbussystemen in ländlichen Räumen sowohl positiv als auch negativ beeinflussen.

Existieren in ländlichen Räumen überhaupt Schnellbusse? In welchen ländlichen Räumen wurden sie eingerichtet? Da die Literatur keine Antworten auf diese Fragen lieferte, mussten sie im Rahmen eines eigenen Screenings geklärt werden. Dabei wurde mittels Internetrecherche ermittelt, ob in den 96 Kreisen und kreisfreien Städten der ländlichen Räume der BBSR-Raumstrukturtypologie Schnellbusse existieren oder existiert haben.

In einer darauf aufbauenden, qualitativen Studie wurden weitere Recherchen durchgeführt und Vertreter der betreffenden Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen telefonisch befragt. Aus der durch die Internetrecherche identifizierten Grundgesamtheit von 15 Schnellbuslinien in 14 verschiedenen ländlichen Kreisen/ kreisfreien Städten konnten zwölf Linien hinsichtlich ihres Erfolgs und potenzieller Erfolgsfaktoren genauer analysiert werden. Danach können, gemessen an Fahrgastaufkommen, Wirtschaftlichkeit und Verkehrsverlagerung, Schnellbusse in ländlichen Räumen grundsätzlich erfolgreich betrieben werden.

Der Erfolg von Schnellbussen in ländlichen Räumen setzt allerdings das Zusammenwirken zahlreicher Faktoren voraus: Erstens sollten stark frequentierte Quellen und Ziele existieren, zweitens

zwischen ihnen ein hohes Schülerverkehrsaufkommen bestehen und drittens einer der Zielorte die zentralörtliche Funktion eines Oberzentrums haben. Sind diese Bedingungen erfüllt, bezieht sich der überwiegende Teil der Erfolgsfaktoren auf das Angebot selbst. Neben einer Vertaktung und hohen Reisegeschwindigkeiten ist hier das „Wie“ der Angebotseinführung entscheidend: Besonders erfolgreich erscheinend erscheinen eine gründliche Planung mit wissenschaftlicher Begleitung sowie die Konzentration aller Ressourcen auf zunächst nur eine Schnellbuslinie, die dafür umfassend und konsequent umzusetzen ist. Hinsichtlich dieser Aspekte können die Schnellbusse der Autokraft in den nördlichen Kreisen Schleswig-Holsteins als *good practice* dienen.

Betreut wurde die Diplomarbeit von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau (Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung) und Dipl.-Ing. Angelika Münter (Fachgebiet Raumordnung und Planungstheorie).

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Manuel Quinting

manuel.quinting@veoliatransdev.com

Diplomarbeit zu kleinräumigen bevölkerungsbasierten Prognosemethoden als Grundlage der Wohnquartiersentwicklung

Wohnquartiere unterliegen stetigen Veränderungen. Neue Anforderungen an Infrastruktureinrichtungen und das Wohnungsangebot entstehen durch einen Wandel der Bevölkerung und die damit verbundenen Veränderungen der privaten Haushalte. Innerhalb einer Kommune liegen wachsende und schrumpfende Gebiete nebeneinander, eine nachhaltige Planung setzt deswegen eine möglichst genaue Kenntnis der zukünftigen kleinräumigen Entwicklung voraus.

Um die Bevölkerung und Haushalte kleinräumig vorzuberechnen, wird in der Arbeit das „Kleinräumige Integrierte Bevölkerungs- und Haushaltsprognosemodell“ (KIBUHPROM) entwickelt und am Praxisbeispiel der Gemeinde Sundern angewendet. Die Ergebnisse sollen die Basis für Folgeprognosen bilden und insbesondere den quantitativen Abgleich von Wohnungsangebot und -nachfrage ermöglichen.

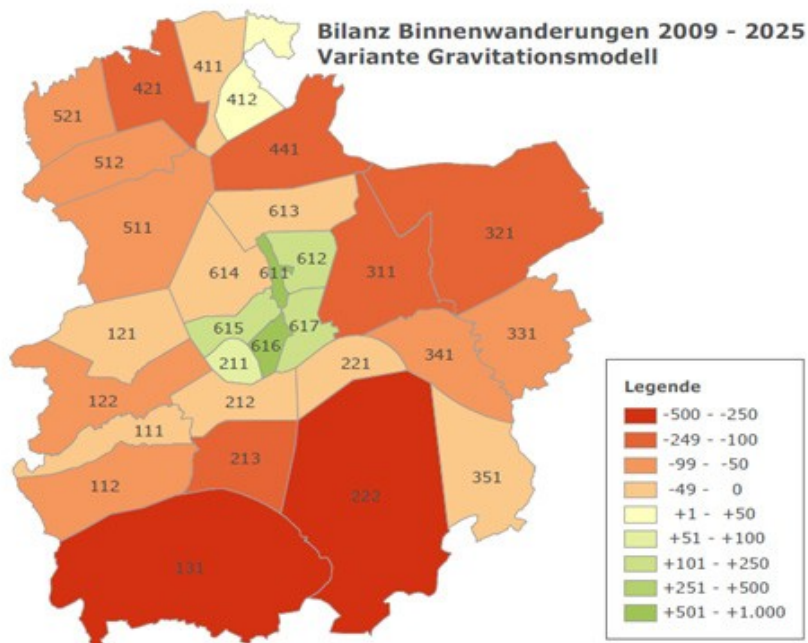


Abb.4: Bilanz Binnenwanderungen 2009–2015 (Darstellung: Gerit Maximilian Ulmen und Rasmus von Zamory)

Die bestimmenden Determinanten der demographischen Entwicklung sind die Fertilität, Mortalität und die Migration, wobei der Migration in der kleinräumigen Betrachtungsebene eine besondere Bedeutung zukommt. Das Grundgerüst des Modells wurde als Mikrosimulation aufgebaut, da diese variabel erweiterbar ist und raumunabhängig eingesetzt werden kann. Bei der Modellentwicklung und Anwendung wurde deutlich, dass die verfügbaren Datengrundlagen immer rahmensetzend für die Validität der Ergebnisse, aber auch für die verwendete Methodik sind. Die Modellergebnisse weisen in den kleinräumigen Bezirken Schwankungen auf, die auf die geringe Bevölkerungszahl in den Wohnquartieren und die zufallsbasierte Mikrosimulation zurückzuführen sind. Das Modell zeigt, dass sich kleinräumig gerade die Binnenwanderung besonders stark auf einzelne Wohnquartiere auswirkt.

Modellaufbau und Annahmen erweisen sich als besonders problematisch, wenn nur geringe Datengrundlagen verfügbar sind. Besonders auf kleinräumiger Ebene sind keine Daten über den Status Quo der privaten Haushalte verfügbar, weswegen Daten über die Haushaltszusammensetzung von anderen räumlichen Ebenen auf die Modellkommune Sundern übertragen wurden. Dieses Verfahren kann zwar keine eigene Erhebung der Haushalte ersetzen, lässt aber einen Abgleich der Wohnungsnachfrage mit dem Wohnungsangebot zu, um die Einsatzmöglichkeiten des Modells zu verifizieren. Auch über

den kleinräumigen Wohnungsbestand sind keine Grundlagen vorhanden, daher wurde eine stichprobenartige Erhebung durchgeführt. Der kleinräumige Abgleich von zukünftiger Wohnungsnachfrage und bestehendem Wohnungsangebot erweist sich als schwierig, da Ungenauigkeiten durch die verwendeten Datengrundlagen entstehen, welche sich aber auf Gemeindeebene ausgleichen.

Es wird erkennbar, dass der Aufbau eines kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognosemodells mit einer gängigen Software möglich ist und für die kleinräumliche Wohnraumprognose wichtige Grundlagen liefern kann. Der Einsatz wird jedoch durch die verfügbaren Datengrundlagen beschränkt.

Betreut wurde die Diplomarbeit von PD Dr. Joachim Scheiner (Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung) und Dipl.-Ing. Andreas Beilein (Fachgebiet Stadt- und Regionalplanung).

Ansprechpartner:

Gerit Maximilian Ulmen
gerit-maximilian.ulmen@tu-dortmund.de

Rasmus von Zamory
rasmus.zamory@tu-dortmund.de

Bachelorarbeit zum PatenTicket aus der Nutzerperspektive

Im Rahmen einer Bachelorarbeit wurden die beiden PatenTicket-Projekte aus Nutzerperspektive betrachtet. Das erste Pro-

jekt wurde in Köln durchgeführt (2007-2009), das zweite bezog sich auf Köln und seinen suburbanen Raum (2010-2011). In der Arbeit wurden das Verkehrsverhalten der Teilnehmenden beider PatenTicket-Projekte vor der Fahrtzeit sowie die Effekte des ersten PatenTicket-Projektes untersucht. Mithilfe der Statistiksoftware SPSS erfolgten die Analysen auf Basis vorliegender standardisierter Erhebungen.

Die Teilnehmenden beider Projekte aus dem urbanen und suburbanen Raum unterschieden sich hinsichtlich ihrer soziodemografischen Merkmale und ihrer Motivation zur Teilnahme am Projekt. Bei den Patinnen und Paten stand die soziale Motivation, bei den Patenkindern die alltagspraktische Motivation im Vordergrund. Festgestellt wurden zudem Unterschiede im Verkehrsverhalten. Aufgrund dieser verschiedenen Voraussetzungen der Teilnehmenden beider Projekte waren unterschiedliche Effekte zu erwarten. Da zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Bachelorarbeit noch keine Daten zur Befragung nach der dreimonatigen Fahrtzeit für das zweite Projekt vorlagen, wurden lediglich die Auswirkungen des ersten Projektes analysiert.

34 % der Patenkinder nutzten durch das PatenTicket 1.0 Busse und Bahnen häufiger als vorher. Der Anteil der Patenkinder, die nie oder selten mit dem ÖPNV fahren, ging deutlich zurück. Der Anteil derjenigen, die viermal pro Woche und häufiger mit Bussen und Bahnen fahren, hat sich mehr als verdoppelt. Deutlich zurück gingen dagegen die Fahrten mit dem MIV und die Wege zu Fuß (siehe Abb. 5 auf der folgenden Seite). Zu beachten ist, dass die Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung bei den Patenkindern am meisten zugenommen hat, die oft durch ihre Patinnen und Paten beim Bus- und Bahnfahren begleitet wurden. Zudem unternahmen sie deutlich häufiger neue Wege als Patenkinder mit geringerer Unterstützung und sind somit aktiver geworden. Neben der Veränderung der Verkehrsmittelnutzung haben die Patenkinder ihre Kompetenzen beim Bus- und Bahnfahren weiterentwickelt. Beispielsweise hat sich der Anteil derjenigen, die nicht wussten, wie sie einen Fahrschein kaufen, um sieben Prozentpunkte verringert.

Der für das Projekt gewünschte Effekt, dass die Patenkinder öfter den ÖPNV nutzen, anstatt auf das Auto zurückzugreifen, ist eingetreten.

Betreut wurde die Bachelorarbeit von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau

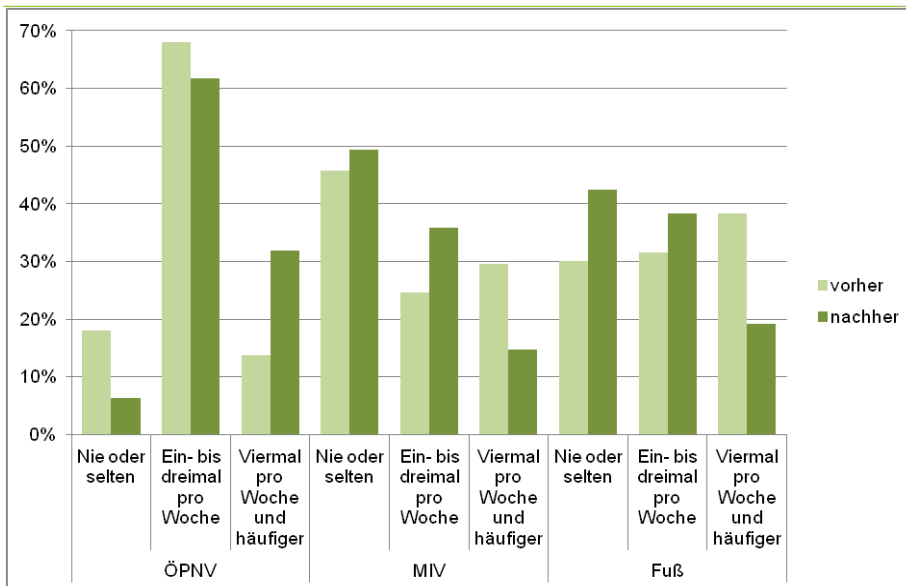


Abb.5: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung der Patenkinder vor und nach dem PatenTicket 1.0 (Darstellung: Sarah Schreiber)

(Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung) und Dr. Nina Schuster (Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie).

Ansprechpartnerin:

Sarah Schreiber

sarah.schreiber@tu-dortmund.de

Bachelorarbeit zur Mobilität junger Erwachsener

Die aktuelle wissenschaftliche und öffentliche Diskussion thematisiert in starkem Maße den Wertewandel im Mobilitätsverhalten der jungen Generation. Junge Erwachsene kehren dem Auto scheinbar mehr und mehr den Rücken und nutzen verstärkt öffentliche und nicht motorisierte Verkehrsmittel.

Analysen von Zeitreihen der KONTIV- und MID-Erhebungen sollten Aufschluss darüber geben, welche Veränderungen sich bei den Indikatoren Führerschein- und Pkw-Besitz zeigen. Auf Basis vertiefter Hypothesen sollen soziodemografisch bedingte Zusammenhänge untersucht werden. Im Mittelpunkt der Untersuchung standen junge Erwachsene im Alter von 18 bis 25 Jahren.

Mit der Software SPSS wurde ein Komplettdatensatz der fünf KONTIV- (1976, 1982 und 1989) und MID-Wellen (2002 und 2008) analysiert, der im Rahmen des DFG-Projektes „Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses“ entstand. Die Datenanalyse erfolgte mit Methoden der deskriptiven Statistik, womit Entwicklungen hinsichtlich Führerschein- und Pkw-Besitz anschaulich aufgezeigt werden können.

Tatsächlich lässt sich ein Rückgang des Führerschein- und Pkw-Besitzes unter den 18- bis 25-Jährigen nachweisen. Eine Entwicklung ist aber erst im Zeitraum zwischen den beiden letzten Erhebungen 2002 und 2008 eingetreten, zudem auf einem sehr niedrigen Niveau. Auf Basis der beiden MiDs kann keinesfalls von einem belegbaren Trend gesprochen werden. Zukünftige Erhebungen und weitere Untersuchungen - besonders auch qualitativer Art - werden zur genaueren Erfassung und Bewertung von Veränderungen im Mobilitätsverhalten sowie eines Wertewandels der jungen Generation erforderlich sein.

Betreut wurde die Bachelorarbeit von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau (Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung) und Dr. Anja Szypulski (Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie).

Ansprechpartnerin:

Colleen Tüllner

colleen.tuellner@tu-dortmund.de

Vertiefungsentwurf zur Wegweisung und Verkehrsführung in Klein- und Mittelstädten

Die Stadt Steinheim befindet sich in einem Stadtumbau- und Sanierungsprozess und erhält Förderungen im Rahmen von Stadtumbau West. Die in diesem Prozess entstandenen Kontakte zur Fakultät Raumplanung nutzte die Stadt, um mit einer weiteren Problemstellung an die Fakultät und das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung heran-

zutreten.

Eine besonders für Ortsfremde schwer nachvollziehbare Verkehrsführung und damit einhergehende Mängel in der Wegweisung gaben Anlass, die Beschilderung im Steinheimer Stadtgebiet zu überarbeiten. Im Rahmen eines Vertiefungsentwurfs haben die Bachelor-Studenten Alexander Bergmeier und Marcel Schonlau ein Konzept für eine verbesserte Wegweisung und Zielführung in der Stadt Steinheim entwickelt. Das integrierte Konzept legt den Schwerpunkt auf eine angenehme, nachvollziehbare und sinnvolle Verkehrsführung über Hauptverkehrsstraßen und geeignete Knotenpunkte. Erreicht werden soll dies durch eine kontinuierliche Wegweisung nach einheitlicher Logik, sodass die Orientierung im gesamten Stadtgebiet optimiert wird. Die Ergebnisse der Arbeit fußen auf einer erprobten Methodik der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und auf den Richtlinien für wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000). Hauptaugenmerk wird auf die offizielle Beschilderung gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) gelegt. Darüber hinaus wurden Empfehlungen hinsichtlich eines Parkleitsystems und der Wegweisung für Fußgänger und Radfahrer erarbeitet und in das Gesamtkonzept integriert.

In einem ergebnisreichen Austauschprozess mit den MitarbeiterInnen der Stadt um Bürgermeister Joachim Franzke sind ansprechende Ergebnisse entstanden, die den Weg in den Bau- und Planungsausschuss der Stadt Steinheim geschafft haben. Das Konzept soll nun zwecks einer möglichen Umsetzung in der Politik diskutiert werden.

Der Vertiefungsentwurf wurde von Dr.-Ing. Alexandra Hill (IRPUD) und Dipl.-Ing. Timo Barwisch (Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung) betreut.

Ansprechpartner:

Alexander Bergmeier

alexander.bergmeier@tu-dortmund.de

Marcel Schonlau

marcel.schonlau@tu-dortmund.de

Dortmunder Konferenz 2012 „Mobilitäten und Immobilitäten“

Die Fakultät Raumplanung lädt im nächsten Jahr gemeinsam mit der Akademie für Raumforschung und Landesplanung zur ersten Dortmunder Konferenz Raum-

und Planungsforschung zum Thema "Mobilitäten und Immobilitäten: Menschen – Ideen – Dinge – Kulturen – Kapital" ein.

Die Entwicklung und der Wandel von Mobilitäten, d. h. der Beweglichkeit von Menschen, Dingen und Ideen, sind ein wesentlicher Schlüssel zum Verständnis weltweit zu beobachtender räumlicher Transformationen. Aber auch und gerade in unserer hypermobilen globalisierten Welt ist Mobilität nicht ohne Immobilität zu denken. Denn Mobilität und Immobilität erzeugen und bedingen einander. Sie stehen in einer engen und spannungsreichen Wechselbeziehung, die die sozial-räumliche Entwicklung und Gestalt der Städte und Regionen entscheidend prägt.

Die Konferenz findet vom 9. bis 10. Februar 2012 an der Technischen Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung im Rudolph-Chaudoire-Pavillon auf dem Campus Süd (Baroper Straße 297) statt. Weitere Informationen wie das Tagungsprogramm und eine Übersicht der Vorträge finden Sie auf der Konferenz-Homepage:

<http://www.raumplanung.tu-dortmund.de/rp/dortmunder-konferenz2012.html>

Dort können Sie sich auch anmelden. Der Tagungsbeitrag beträgt 100 Euro für Teilnehmende, 50 Euro für Studierende.

Wir freuen uns darauf, Sie in Dortmund zu begrüßen!

Veröffentlichungen

Bauer, Uta / Jarass, Julia / Liepe, Susann / Scheiner, Joachim / Günthner, Stephan (2011): Ohne Auto einkaufen. Nahversorgung und Nahmobilität in der Praxis. Werkstatt: Praxis 76. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Bauer, Uta / Liepe, Susann / Scheiner, Joachim (2011): Zu Fuß und mit dem Fahrrad einkaufen – kommunale Handlungsstrategien. In: Bracher, Tilman / Haag, Martin / Holzapfel, Helmut / Kiepe, Folkert / Lehmbrock, Michael / Reutter, Ulrike (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Berlin: Wichmann. Kap. 2.4.3.2

Bauer, Uta / Scheiner, Joachim / Liepe, Susanne / Jung, Silke / Günthner, Stephan (2011): Nahversorgung und Nahmobilität: Verkehrsverhalten und Zufriedenheit. BMVBS-Online-Publikation 08/2011. Berlin: BMVBS.

Guth, Dennis / Holz-Rau, Christian / Kiler, Veronika / Axhausen, Kay W. (2011): Räumliche Dynamik des Pendelverkehrs in Deutschland und der Schweiz. Die Beispiele München und Zürich. In: *disP - The Planning Review* 184, S. 12-28.

Guth, Dennis / Scheiner, Joachim (2011): Wohnen und Arbeiten im ländlichen Raum: Trends der Pendlerverkehrsentwicklung seit 1970. In: *Ländlicher Raum* 62(03/2011), Zeitschrift der Agrarsozialen Gesellschaft e.V., Schwerpunktthema "Arbeit im ländlichen Raum", S. 14-17.

Guth, Dennis / Thurm, Anja (2011): Die Pendlerdatei. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung 25. Dortmund.

Holz-Rau, Christian / Guth, Dennis / Scheiner, Joachim (2011): Der Pendler – das unbekannte Wesen. In: *forschung. Das Magazin der Deutschen Forschungsgemeinschaft* 36(2), S. 4-8.

Scheiner, Joachim (2011): Changes in travel mode choice: the impact of period, cohort, and life course effects. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung 24. Dortmund.

Scheiner, Joachim (2011): Die Neuerfindung des Fahrrads: Über den Bedeutungswandel von Erreichbarkeit und Mobilität. In: *Emscherplayer - Kunst Kultur Kommunikation*, Frühjahr 2011 (<http://www.emscherplayer.de>)

Scheiner, Joachim (2011): Rezension: Sven Kesselring und Gerlinde Vogl: Betriebliche Mobilitätsregime. In: *Schweizerische Zeitschrift für Soziologie* 37(2), S. 375-376.

Scheiner, Joachim (2011): Zielwahl und Verkehrsmittelnutzung im Einkaufsverkehr – Verkehrserzeugung von Einkaufszentren. In: Bracher, Tilman / Haag, Martin / Holzapfel, Helmut / Kiepe, Folkert / Lehmbrock, Michael / Reutter, Ulrike (Hrsg.): *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*. Berlin: Wichmann. Kap. 2.2.1.10

Scheiner, Joachim / Sicks, Kathrin / Holz-Rau, Christian (2011): Gendered activity spaces: Trends over three decades in Germany. In: *Erdkunde* 65(4), S. 371-387, (doi: 10.3112/erdkunde.2011.04.04) im Druck.

Sicks, Kathrin (2011): Geschlechterverhältnis des aktionsräumlichen Verhaltens im Zeitverlauf. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrs-

wesen und Verkehrsplanung 23. Dortmund.

Sicks, Kathrin (2011): Geschlechtsspezifische Unterschiede des Verkehrshandelns. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung 22. Dortmund.

Sicks, Kathrin / Holz-Rau, Christian (2011): Neubestimmung der Wegedauern und -distanzen einzelner Wegezwecke auf Basis der KONTIV- und MiD-Daten. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung 21. Dortmund.

Vorträge

Barwisch, Timo (2011): "Wenn Straßen zur (Alt-) Last werden - Zur Frage des Umgangs mit der Straßeninfrastruktur unter Schrumpfbedingungen" am 09.06.2011 beim NSL Infrastrukturtreffen in der ETH Zürich.

Berger, Corinna / Krummheuer, Florian (2011): "Nepal – Aufstieg mit vielen Stufen" am 08.09.2011 bei der Arbeitsgemeinschaft für Auslandskunde, Hagen.

Krummheuer, Florian (2011): "Steuerungsinstrument Nahverkehrsplan?" am 09.07.2011 im Seminar "Ausgaben- und Aufgabenverantwortung in einer Hand – Handlungsspielräume der Aufgabenträger" beim Deutschen Institut für Urbanistik, Berlin.

Riedel, Natalie / Fuks, Kateryna / Hoffmann, Barbara / Weyers, Simone / Roggenbuck, Ulla / Viehmann, Anja / Erbel, Raimund / Jöckel, Karl-Heinz / Siegrist, Johannes / Scheiner, Joachim / Stang, Andreas / Dragano, Nico (2011): "Schlafstörungen im Kontext von Stadtteildeprivation – welche Rolle spielen individuelle soziale Risiken für gesundheitliche Chancengleichheit?" beim Kongress "Gesunde Umwelt - Gesunde Bevölkerung: Risikomanagement im öffentlichen Raum" am 09.11.2011 im Bayerischen Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, München.

Scheiner, Joachim (2011): "Irgendwie, irgendwo, irgendwann – Verkehrsentwicklung und sozialer Wandel" bei der "16. Konferenz für Planerinnen und Planer in NRW – Mobilität in Stadtregionen" von ARL, DASL, ILS am 07.10.2011 im Historischen Rathaus, Bochum.

Scheiner, Joachim (2011): "Methoden in der Mobilitätsforschung" bei der Tagung

"mobility2know for ways2go" am 27.09.2011 an der Technischen Universität Wien (Sitzungsleitung, Vortrag Prof. Dr. Jörg Blasius).

Scheiner, Joachim (2011): Kommentar zur regionalen Perspektive auf die Siedlungsentwicklung beim Workshop "Aktuelle Trends der Raumentwicklung in Stadtregionen" am 21.09.2011 im Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund.

Scheiner, Joachim (2011): "Verkehrsentwicklung in der Region Rhein-Main – ein Blick von außen" beim Mobilitätsbrunch der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft am 22.06.2011 im HOLM-Forum am Flughafen, Frankfurt am Main.

Scheiner, Joachim (2011): "Die Geschichte der Landschaft" am 24.05.2011 im Einstein-Forum, Potsdam (Sitzungsleitung; Vortrag Prof. Dr. Hansjörg Küster)

Scheiner, Joachim (2011): "Gender structures in car availability in car-deficient households" bei der Konferenz Mobil.tum 2011 am 08.04.2011 im Oskar von Miller Forum, München.

Personalia

Ute Jansen wird uns am 31.12.2011 nach elfjähriger Tätigkeit in der Lehre und in zahlreichen Forschungsprojekten verlassen. Sie arbeitet seit dem 1. November in der Bauleitplanung der Stadt Dorsten. Wir wünschen ihr alles Gute und sind sicher, dass wir in engem Kontakt bleiben.



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*