

THEMEN

Verkehrsentwicklungsplanung im Wandel – ein Erfahrungsbericht



Woran wir sonst noch arbeiten

Aktuell: Büro in Istanbul

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Stammhaus Aalen
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
www.brenner-ingenieure.de

Mit Büros in Berlin, Bremen,
Dresden, Köln, Magdeburg,
München, Stuttgart
und Peking

Verehrte Leserinnen und Leser, liebe Geschäftspartner und Freunde unseres Hauses,

für das neue Jahr wünschen wir Ihnen Gesundheit, Glück und Erfolg. Wir danken Ihnen für Ihre Verbundenheit, das in uns gesetzte Vertrauen und die vielfältige, hervorragende Zusammenarbeit, auf die wir uns auch im neuen Jahr sehr freuen.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise wird uns sicherlich auch in diesem Jahr begleiten.

Wir blicken zuversichtlich auf das, was wir bereits heute erwarten und was uns möglicherweise noch neu herausfordern wird.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Dr. Manfred F. Brenner



Dr.-Ing. Manfred F. Brenner

Verkehrsentwicklungsplanung im Wandel – ein Erfahrungsbericht

Seit mehr als 30 Jahren bildet die Verkehrsplanung in Städten einen Schwerpunkt der Tätigkeit unserer Ingenieurgesellschaft. Im In- und Ausland wurden bislang Verkehrsentwicklungspläne in mehr als 50 Städten und Gemeinden aller Größenordnungen mit unterschiedlichen strategischen Zielsetzungen und stadtspezifischen Anforderungen bearbeitet. Der Bericht fasst die Erfahrungen zusammen.

Das Spannungsfeld

Der Verkehrsentwicklungsplan steht zwangsläufig im Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen, Erwartungen und Vorstellungen: Der Erwartungshaltung der Öffentlichkeit, den Anforderungen der Auftraggeber, die sich häufig auf die Lösung bestimmter sektoraler Probleme und Teilaspekte beziehen, und schließlich die Erwartungen der „Politik“, mit meist divergierenden Zielvorstellungen je nach politischer Gruppierung. In diesem Spannungsfeld steht der Planer, dem die Aufgabe zufällt, deutlich Einfluss zu nehmen, um die Bedeutung des Verkehrsentwicklungsplans als „ganzheitliches“ integratives, alle Verkehrsmittel und Wirkungsfelder umfassendes Planungsinstrumentarium zur Geltung zu bringen.

Die Bedeutung des Verkehrsentwicklungsplans

Da der Verkehrsentwicklungsplan keine gesetzlich festgelegten Inhalte hat, ist er – richtig eingesetzt – ein geradezu ideales Instrument der interdisziplinären, strategischen Planung mit einer wichtigen „Klammerfunktion“ zwischen verschiedenen Planungsbereichen, um diese aufeinander abzustimmen und miteinander zu verknüpfen.



Ulm, Neue Straße

Diese integrative Funktion gilt nicht nur, um stadtbezogene Aufgabenstellungen und Probleme zu lösen. Immer mehr wird deutlich, dass nachhaltige, ressourcensparende Lösungen nur über Stadt- und Verwaltungsgrenzen hinweg unter Einbindung der umgebenden Raumschaft gefunden werden können.

Planungsinhalte

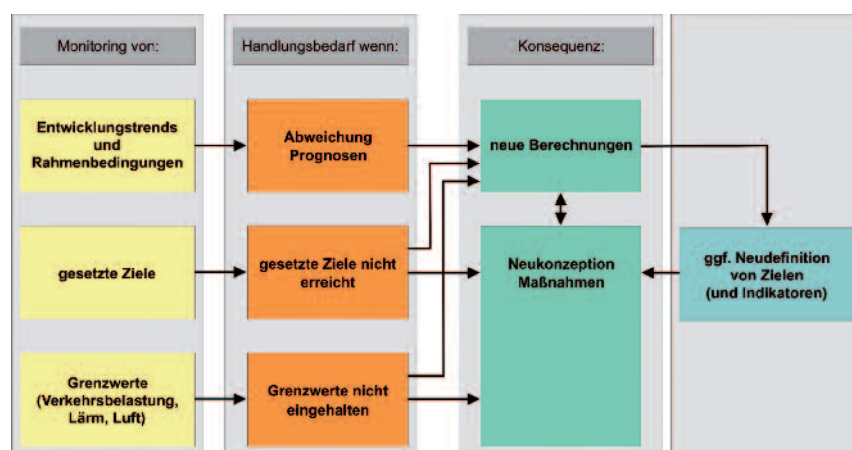
Die Planungsinhalte eines Verkehrsentwicklungsplans gleichsam allgemeingültig festzulegen, ist weder möglich, noch sinnvoll. Dies liegt zum einen daran, dass die Planungsaufgaben und -ziele in den verschiedenen Städten ausgehend vom erreichten Entwicklungsstand bestimmt werden müssen und sehr unterschiedlich sein können. So liegen die Probleme und Aufgaben in Städten mit historischer Bausubstanz wie Memmingen, Wismar, Offenburg oder Villingen-Schwenningen, um einige Beispiele der letzten Zeit zu nennen, naturgemäß anders als in einer von der Großindustrie geprägten Stadt wie Sindelfingen, oder einer im 2. Weltkrieg stark zerstörten Stadt wie Pforzheim.

Allgemeingültige Rezepte oder gelegentlich fast missionarisch propagierte Allheilmittel sind hier wenig hilfreich. Vielmehr muss die örtliche Situation sorgfältig erforscht, als prägend erkannt und als Grundlage für die Festlegung der Inhalte und Schwerpunktsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans herangezogen werden.

Verkehrsentwicklungsplan als kontinuierlicher Prozess

Aufgrund der angespannten Lage vieler kommunaler Haushalte wird zunehmend gefordert, die Untersuchungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans selektiv auf bestimmte Teilprobleme oder -aufgaben zu beschränken.

Bei einer solchen Ausgangslage ist es die Aufgabe des Planers, ein gemeinsames Verständnis der Verkehrsentwicklungsplanung als kontinuierlichen und mehrfach rückgekoppelten Planungsprozess zu entwickeln, diesen einerseits ergebnisoffen und umfassend zu gestalten und andererseits durch eine geeignete Strukturierung auf die als besonders dringlich erachteten Aufgabenstellungen abzustimmen. Dies kann vielfach dadurch erreicht werden, dass im Rahmen eines mehrstufigen Planungsprozesses in einer ersten Bearbeitungsphase der Status quo umfassend analysiert, die gesamte Bandbreite bestehender Defizite und Ursachen identifiziert und ihre Wirkungszusammenhänge aufgezeigt werden. Auf diese Weise kann sich bei allen Beteiligten die Erkenntnis entwickeln, dass nachhaltige Verbesserungen durch isolierte Maßnahmen im Allgemeinen nicht zu erreichen sind. Die Zäsuren zwischen den Planungsphasen werden dabei genutzt, um Inhalte, Zielrichtungen und Prioritäten der jeweils folgenden Phase zu überprüfen und endgültig festzulegen.



Verkehrsentwicklungsplanung als kontinuierlicher rückgekoppelter Prozess



Öffentlichkeitsbeteiligung im Planungsprozess

In diesem Zusammenhang ist es ratsam, Vertreter der politischen Entscheidungsgremien von Anfang an in den Planungsprozess einzubinden und die Planung an einem beschlossenen Verkehrsleitbild auszurichten. Die phasenweise Gliederung des Planungsprozesses trägt dabei zur Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei.

Öffentlichkeitsbeteiligung

In vielen Fällen ist der komplexe Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung dadurch gekennzeichnet, dass das Interesse der Öffentlichkeit mit zunehmendem Planungsfortschritt und Detaillierungsgrad der Planungsinhalte wächst, der Planungsspielraum in diesem Stadium jedoch bereits eingeschränkt ist. Bei einem kommunikativen Planungsprozess wie der Verkehrsentwicklungsplanung ist die Beteiligung nicht nur der „institutionalisierten“ Öffentlichkeit, sondern aller Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer gut abgestimmten Öffentlichkeitsarbeit für die spätere Akzeptanz der Planungskonzepte von großer Bedeutung. Neben den herkömmlichen Methoden sind auch die neuen Möglichkeiten, die das Internet bietet, geeignete Beteiligungsformen, um eine gute Diskussionskultur zu etablieren und Interesse zu wecken, an einer positiven Entwicklung der eigenen Stadt mitzuwirken.

Neue Themen

Da der Verkehrsraum in den Städten ohne Beeinträchtigung der städtebaulichen Strukturen vielfach nicht mehr erweitert werden kann, kommt der Entwicklung nachhaltiger Lösungen „im Bestand“ eine größere Bedeutung zu. Eine möglichst effiziente Nutzung des vorhandenen Verkehrsraums durch Maßnahmen der Verkehrsorganisation und des Verkehrsmanagements gewinnt daher an Bedeutung. Die Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten moderner Steuerungsverfahren und Telematiktechnologien wird daher zunehmend eine wichtige Komponente der Verkehrsentwicklungsplanung. Der demographische Wandel, das Ziel hoher städtischer Qualität, der Wettbewerb zwischen Städten und Regionen und die sozialen Folgen der Mobilität sind weitere, die Planungskonzepte bestimmende Einflussgrößen, die zu veränderten Verhaltensmustern und Anforderungen führen und planerisch im Rahmen eines kontinuierlichen Planungsprozesses berücksichtigt werden müssen.



Coburg, Theaterplatz

Woran wir sonst noch arbeiten

■ Optimierung der Ost-West-Achse in Mekka – Saudi-Arabien

Die etwa 20 km lange Ost-West-Achse ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Stadtgebiet mit besonderer Bedeutung für die Mobilitätssicherung besonders während der Hajj- und Umrah-Saison. Im Auftrag von bw-engineers bearbeiten wir dieses Projekt in Zusammenarbeit mit ZFP Jeddah als lokalem Partner und Karajan Ingenieure GmbH, Stuttgart. Die Aufgabe umfasst Untersuchungen zur Bestimmung der heutigen und künftigen Verkehrsbelastungen der Achse und die Entwicklung von Entwurfslösungen zur Sicherstellung der erforderlichen Kapazität und Verkehrsqualität.

Weitere Informationen durch Dr.-Ing. Manfred F. Brenner dr.brenner@brenner-ingenieure.de

■ Ausbau wichtiger Knotenpunkte in Khartoum – Sudan

In Zusammenarbeit mit WSI Frankfurt/Main erstellen wir im Auftrag der GGSC Khartoum und des Ministry of Physical Planning and Public Utilities, Khartoum State, die Vor- und Ausführungsplanungen für den Ausbau wichtiger Knotenpunkte im Hauptverkehrsstraßennetz der sudanesischen Hauptstadt. Ziel ist die Erhöhung der Netzkapazität durch Umbau der zur Zeit plangleichen Knotenpunkte in planfreie Lösungen. Besondere Anforderungen resultieren aus der Lage der Knotenpunkte in städtebaulich sensiblen Bereichen.

Weitere Informationen durch Dr.-Ing. Manfred F. Brenner dr.brenner@brenner-ingenieure.de

■ Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal

Die Straßenbahnlinie 4 wird ab Sommer 2010 über die bisherige Endstation „Borgfeld“ in Bremen über die Landesgrenze hinaus bis zum „Falkenberger Kreuz“ in Lilienthal (Niedersachsen) verlängert (III. Bauabschnitt). Im Zuge dieses Ausbaus wird die heutige Hauptverkehrsachse in Lilienthal vollständig neu gestaltet. Nachdem unser Büro Bremen bereits im Vorfeld in Zusammenarbeit mit der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) die steuertechnische Konzeption entwickelt hatte, wurden wir im Rahmen des Ausbaus der Straßenbahnlinie 4 bis Ende 2010/Anfang 2011 mit der Planung, Ausschreibung und Steuerprogrammerstellung für insgesamt 19 Lichtsignalanlagen beauftragt.

Weitere Informationen durch Dipl.-Ing. Nick Krmek n.krmek@brenner-ingenieure.de

■ Begleitung des Bauleitverfahrens „Euroforum“

Für das „Euroforum“, eine Fläche nördlich der Kölner Messe, führen wir ein Bauleitverfahren durch. In diesem Rahmen werden umfangreiche Umlegungs- und Simulationsanalysen für die Stadtteile Deutz, Mülheim und Kalk erstellt, um die verkehrlichen Auswirkungen zu analysieren. Die übrige Gebietsentwicklung wird in einem Prognosenullfall berücksichtigt. Ziel der Untersuchung ist es, auftretende Schwachstellen im Verkehrsablauf zu identifizieren, die Ursachen zu analysieren und Maßnahmen zu erarbeiten, die einen ausreichend leistungsfähigen Verkehrsablauf sicherstellen.

Weitere Informationen durch Dipl.-Ing. Axel Küßner a.kuessner.koeln@brenner-ingenieure.de

■ Verkehrsplanerische Begleitung von Projekten der „Regionale 2010“

Die „Regionale“ beschreibt ein Strukturprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen, das im Turnus von zwei Jahren einer jeweils ausgewählten Region die Möglichkeit bietet, sich selbst und anderen zu präsentieren. Im Jahr 2010 betrifft dies die Region Köln/Bonn. Die verkehrlichen Aspekte der beiden Projekte „neue bahn stadt :opladen“ und „Entwicklungsbereich Deutz/Ottoplatz“ werden durch unsere Niederlassung Köln simulationstechnisch analysiert und bewertet, um Ansätze und Maßnahmen für die Realisierung der Projekte zu finden, die eine zufriedenstellende Abwicklung des Verkehrs ermöglichen.

Weitere Informationen durch Dipl.-Ing. Axel Küßner a.kuessner.koeln@brenner-ingenieure.de

■ Feriensiedlung und Freizeitanlage „Grunaer Bucht“

Im Süden von Leipzig entsteht im ehemaligen Kohletagebaurevier am Störmthaler See eine Feriensiedlung mit Hafengebiet, Wochenendhäusern, Wohnmobilplätzen, Surf- und Badestrand sowie Gastronomie. Für das Vorhaben ermittelt unser Büro Dresden das künftige Verkehrsaufkommen, prüft die schalltechnischen Auswirkungen auf die Umgebung nach 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) und Freizeitlärmrichtlinie und plant eine 2,3 km lange Erschließungsstraße bis zur Anbindung an das öffentliche Straßennetz (Staatsstraße S242). Der Bebauungsplan soll im Sommer 2010 ausgelegt werden, der Baubeginn ist für 2011 geplant.

Weitere Informationen durch Dr. Ing. Uwe Frost u.frost.dresden@brenner-ingenieure.de

Aktuell: Büro in Istanbul

Im Januar 2010 hat die BERNARD Gruppe eine Niederlassung in Istanbul (Türkei) eröffnet.

Das Büro firmiert als **Bernard Mühendislik Limited Sirketi**, Geschäftsführer ist Dipl.-Ing. Ali Cömezoglu.