

Vorwort

Grundlage dieses Fachbuchs sind die Vorlesungsumdrucke meiner bisherigen vierzehnjährigen Lehrtätigkeit auf dem Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung an der Fakultät für Bau- und Vermessungswesen der Technischen Universität München.

Der Vorteil von Vorlesungsumdrucken ist, dass sie sich von Jahr zu Jahr weiterentwickeln (können) und dass neue Erkenntnisse sowohl aus der Literatur als auch aus der eigenen Tätigkeit in Forschung und Praxis sofort einfließen. Wegen dieser Vorläufigkeit kann man Vorlesungsumdrucke nicht ohne weiteres als Buch veröffentlichen. Man muss sie zusammenhängend überarbeiten und versuchen, sie in eine geschlossene und durchgängige Form zu bringen. Dennoch habe ich die Diktion des Vorlesungsumdrucks mit einer deutlichen Strukturierung, möglichst vielen Einrückungen und Schlagwörtern sowie möglichst straffen Formulierungen beibehalten. Umdrucke sollen leicht lesbar und die Inhalte leicht lernbar sein. Dies kommt sicherlich auch einem Fachbuch zugute.

Das vorliegende Buch soll in erster Linie ein Lehrbuch sein. Es richtet sich zunächst an Studenten des Bauingenieurwesens, die sich stärker mit dem Verkehrsingenieurwesen befassen. Außerdem soll es den in der Praxis tätigen Verkehrsplanern zur Auffrischung ihrer Grundkenntnisse oder zur Fortbildung dienen. Das Buch ist aber auch für Fachleute anderer Disziplinen gedacht, deren berufliche Tätigkeit Berührung mit dem Verkehrsingenieurwesen hat. Dies gilt vor allem für Geografen, Architekten, Wirtschaftswissenschaftler sowie Sozial- und Verhaltenswissenschaftler. Auch greifen die Inhalte, mit denen sich der Verkehrsingenieur heute beschäftigt, auf Grenzgebiete dieser Disziplinen über, ohne diese Disziplinen nachahmen oder gar ersetzen zu wollen.

Wenn hier von „städtischer Verkehrsplanung“ gesprochen wird, ist selbstverständlich nicht nur die Stadt in ihren Verwaltungsgrenzen gemeint sondern der gesamte der städtische Lebensraum einschließlich des Umlandes. Auf den meist anzutreffenden additiven Begriff „regional“ habe ich verzichtet, weil dieser Begriff auch in räumlich weiter gefasster Bedeutung (z.B. Regionalplan oder Planungsregion) benutzt wird.

Hauptanliegen des Buches ist es, das Fachgebiet aus einer gesamtheitlichen Sicht von Individualverkehr (IV) und Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) darzustellen und die prinzipiellen Vorgehensweisen der städtischen Verkehrsplanung deutlich zu machen. Gleichzeitig bin ich der Meinung, dass der Entwurf des Angebots, und zwar sowohl seiner infrastrukturellen Komponenten wie Straßen- oder Schienennetze als auch seiner organisatorischer Komponenten wie Liniennetze und Fahrpläne nicht losgelöst von der Steuerung des Verkehrsablaufs behandelt werden darf. Um insbesondere bei der Infrastruktur Geld zu sparen, müssen die Möglichkeiten der Verkehrssteuerung bereits bei der Dimensionierung der Infrastruktur berücksichtigt und nicht erst hinterher aufgepfropft werden. Umgekehrt muss die Dimensionierung so erfolgen, dass Maßnahmen der Steuerung überhaupt möglich sind. Ich halte deshalb eine integrierte Behandlung von Maßnahmenentwurf und Verkehrssteuerung für dringend erforderlich.

Bewusst habe ich auf methodische Einzelheiten verzichtet und an den entsprechenden Stellen statt dessen auf weiterführende Literatur verwiesen. Angesichts der heutigen Veröffentlichungspraxis ist es kaum möglich, die in der Literatur angeführten Verfahren im einzelnen nachzuvoll-

ziehen. Die Autoren stellen meist eingehend die Problematik dar und nennen ausführlich die Ziele ihres Verfahrens. Abschließend preisen sie dessen Vorzüge und beschreiben erfolgreiche Anwendungen. Wie das Verfahren algorithmisch arbeitet, bleibt – oft auch glücklicherweise – ihr Geheimnis. Ein solches Vorgehen ist geprägt von kommerziellen Interessen. Aus diesem Grunde ist es in der Regel nicht möglich, selbst interessant klingende Verfahren in ein Fachbuch mit aufzunehmen. Auf die Erwähnung solcher Verfahren aus Gründen der Werbung für den jeweiligen Autor habe ich selbstverständlich verzichtet. In der Vergangenheit sind allerdings viele Verfahren mit Angabe algorithmischer Details in Form von Dissertationen veröffentlicht worden. Diese Verfahren sind frei zugänglich, ggf. über Veröffentlichung der entsprechenden Hochschulinstitute.

Ein Buch, das einen Überblick geben will und von einem einzelnen Autor geschrieben wird, ist zwangsläufig unausgewogen. Die Gebiete, mit denen man sich selbst intensiv auseinandersetzt, werden immer ein gewisses Übergewicht haben gegenüber Gebieten, deren Wissen man nur aus der Literatur adaptiert. Die Alternative gegenüber einer solchen Unausgewogenheit wäre, nur als Herausgeber zu fungieren und das Fachwissen von Experten mit unterschiedlichen fachlichen Schwerpunkten zusammenzubinden. Dann gehen aber leicht die Einheitlichkeit der Gedankenführung und der einheitliche Duktus der Darstellung der fachlichen Zusammenhänge verloren. Dieses Buch bemüht sich deshalb, „gleichmäßig an der Oberfläche“ zu bleiben. Vertiefendes Wissen muss der entsprechenden Spezialliteratur entnommen werden.

Das Buch beginnt im ersten Kapitel mit Definitionen. Dabei habe ich versucht, eingeführten Definitionen zu folgen. Wo mir dies nicht gelang oder nicht sinnvoll erschien, habe ich selbst definiert. Dies geschah vor allem, um den Individualverkehr und den Öffentlichen Verkehr einheitlich zu behandeln. Solche Definitionen allgemein durchzusetzen, ist kaum möglich. Jeder, der einmal in Definitionsausschüssen mitgearbeitet hat, weiß dies. Ich will es deshalb gar nicht erst versuchen.

Das zweite Kapitel enthält eine Auseinandersetzung mit verkehrsplanerischen Konzepten, die Grundlage einer jeden Planung sind. Solche Konzepte sind unweigerlich durch Werthaltungen geprägt, die sicherlich nicht von allen, wahrscheinlich nicht einmal von einer Mehrheit geteilt werden. Hier ist der Versuch, es allen oder vielen recht machen zu wollen, von vornherein zum Scheitern verurteilt. Also bitte ich den Leser nicht, meine Werthaltungen zu teilen, sondern nur, sie zu respektieren.

Aus den Ausführungen über verkehrsplanerische Konzepte lässt sich entnehmen, dass es mir darum geht, Wege aufzuzeigen, wie man m.E. aus der heutigen Misere des Stadtverkehrs herauskommen kann. Zentrale Aufgabe ist es dabei, auf eine Veränderung der Verkehrsmittelbenutzung hinzuwirken, nicht aus ideologischen Gründen, sondern weil die Stadt schon rein physikalisch das heutige Maß an Kfz-Verkehr nicht verkraften kann und sicherlich erst recht nicht die noch anstehende Zunahme, von ökonomischen, ökologischen, sozialen und ästhetischen Aspekten einmal ganz abgesehen. Mir geht es insbesondere darum, den Zusammenhang zwischen den Zielen und den zu ihrer Erreichung erforderlichen Maßnahmen deutlich zu machen. Die verkehrspolitische Diskussion leidet heute häufig darunter, dass man sich einzelne Ziele und Maßnahmen herauspicks und die Wechselwirkungen mit anderen bewusst oder unbewusst vernachlässigt.

Viele wohlgemeinte Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation scheitern heute an ihrer mangelnden Durchsetzung. Deshalb kommt logisch sauberen Verfahren der Planung, an denen die Politik und die Betroffenen von Anfang an beteiligt werden, eine zunehmende Bedeutung zu.

Die im dritten Kapitel dargestellten Verfahren der Planung haben eine zentrale Stellung in der Argumentationskette dieses Buches und sind deshalb den eigentlichen Sachkapiteln vorangestellt.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in den Städten lassen sich drei Gruppen zuordnen: Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, Verbesserung des Verkehrsangebots und Steuerung des Verkehrsablaufs. Dieser Gruppierung folgen die nachfolgenden Sachkapitel.

Die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl setzt voraus, dass die Mechanismen dieser Beeinflussung erkannt werden. Hier ordne ich die Bemühungen ein, die mit der Entwicklung von Modellen über die Entstehung der Verkehrsnachfrage verbunden sind. Damit befasst sich das vierte Kapitel.

Bei der Darstellung von Verfahren für den Entwurf des Angebots im MIV und ÖPNV, die den Kern des Kapitels fünf bildet, beschränke ich mich auf Maßnahmen zur Organisation des Angebots wie die Bildung von Verkehrsnetzen und Fahrplänen sowie die Dimensionierung und die Standortwahl von Parkierungseinrichtungen und das Management des ruhenden Verkehrs. Auf Verfahren zum Entwurf baulicher Anlagen habe ich verzichtet, weil es hierfür vielfältige Regelwerke gibt.

Die Steuerung des Verkehrsablaufs wird häufig begrifflich von der Planung abgegrenzt. Dies ist insofern falsch, als die Steuerung sowohl dazu dient, das Angebot zu verbessern – z.B. zur Erhöhung der Zuverlässigkeit im ÖV und im IV – als auch dazu, das vorhandene Angebot besser zu nutzen – z.B. durch die Lenkung der Verkehrsströme im Netz. In diesem Sinne habe ich die Steuerung des Verkehrsablaufs als sechstes Kapitel angefügt. Hier ist nicht derselbe Detaillierungsgrad möglich wie beim Entwurf des Angebots, denn die Steuerungsmaßnahmen sind noch sehr im Fluss und erfordern eine stärkere Spezialisierung als auf den anderen Gebieten. Ich möchte aber die Planer an die Steuerung als wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssituation erinnern: Auch die Steuerung muss geplant werden! Ich gebe hier bewusst nur einen Überblick, wobei es mir vor allem auf die Gliederung der dort vorhandenen Möglichkeiten und auf eine möglichst einheitliche Betrachtung von ÖPNV und MIV ankommt. Der ÖPNV hat in der Telematik m.E. noch einen sehr großen Nachholbedarf. Hier können Analogieschlüsse vom MIV zum ÖPNV aber auch umgekehrt nützlich sein.

Bei der Abfassung des Manuskriptes schulde ich meinem Kollegen und Freund Hans-Georg Retzko besonderen Dank. Er gab mir den Anstoß, meine Vorlesungsumdrucke zu veröffentlichen und hat mit großem Zeitaufwand und Engagement mein Manuskript redigiert. Hintergrund war eine über viele Jahre dauernde intensive fachliche Diskussion. Meinen Mitarbeitern am Lehrstuhl bin ich ebenfalls zu Dank verpflichtet. Auch wenn sie nicht unmittelbar am Manuskript mitgeschrieben haben, danke ich ihnen für die vielfältigen gemeinsamen Diskussionen über die fachlichen Inhalte des Buchs, aus denen ich manche Einsicht gewonnen habe.