



**Parkplatz:** Auch in Zukunft werden Parkflächen in der Stadt knapp sein. Um so wichtiger ist eine integrierte Verkehrsplanung, die den örtlichen Erfordernissen gerecht wird.

## Angebot optimal abstimmen

Maßnahmen zur integrierten Verkehrssteuerung werden für die Infrastrukturplanung zusehends wichtiger. Die Einheit von Planung, Bau und Betrieb hat eine neue Qualität bekommen, weil der Betrieb immer genauer vorab modelliert werden kann.

**D**as Thema Integration ist eine wichtige Leitlinie zur notwendigen Innovation unserer Verkehrssysteme. Der Verkehr und die Verkehrsplanung für Infrastruktur und Betrieb müssen integriert sein in die Gesamtplanung. Und die Verkehrsplanung muss integrierend sein, indem sie etwa die verschiedenen Verkehrsmittel in ihrem Zusammenwirken betrachtet.

Die Zusammenhänge zwischen Flächennutzung, Verkehrsaufkommen und Verkehrssystemen sind seit langem bekannt. Hier liegt die Wurzel der so genannten „integrierten Planung“, die eine Abstimmung von Flächennutzungsplanung (Stadt- und Regionalplanung) und Verkehrsplanung zum Inhalt hat. Eine raumübergreifende Infrastrukturplanung erfordert, lokale Maßnahmen der Gebietskörperschaften mit den

Nachbarn abzustimmen und eine leistungsfähige Infrastruktur für den Regionalverkehr und die Anbindung an die übergeordneten Netze zu entwickeln. Besondere Defizite bestehen gegenwärtig noch beim Setzen von Prioritäten in der regionalen Infrastrukturentwicklung. Einzelne Gebietskörperschaften betreiben Infrastrukturprojekte weitgehend unkoordiniert, und die Zuweisung der Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) berücksichtigt nicht hinreichend die unterschiedliche Dringlichkeit der Maßnahmen.

Ein wichtiges Schlagwort in der Verkehrsplanung ist Intermodalität. Hierbei sollen alle Verkehrsmittel nach ihren Eigenschaften optimal genutzt werden können. Zu den Bereichen, die für den Gesamtverkehr der Zukunft und die Ent-

wicklung der Regionen sehr bedeutsam sind, zählen Park+Ride und Bike+Ride ebenso wie die Verknüpfung der verschiedenen Bus- und Bahnlinien im Nahverkehr.

Für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel des Fernverkehrs ist die Verkehrsdrehscheibe am Flughafen Frankfurt/Main ein Musterbeispiel; dort kommen Luftverkehr, ICE-Bahnhof, Regionalbahnhof sowie exzellente Autobahnanbindung und ausreichende Parkflächen zusammen. Gleichzeitig ist dies auch eine hervorragende Verknüpfung von Nahverkehr und Fernverkehr, was für die Standortqualität der Regionen von großer Bedeutung ist.

Flächen für das Parken werden in der Stadt weiter knapp sein, und der fließende Autoverkehr wird dort problematisch bleiben. Deshalb muss das Umstei-

gen auf Bus und Bahn weiter erleichtert werden. Anfang der 90er-Jahre wurde festgestellt, dass ein Konzept mit in der Fläche verteilten und damit wohnortnahen Park+Ride-Plätzen dem Ziel der Verlagerung von Verkehrsleistung auf Bus und Bahn am besten entspricht. Zielnahe P+R-Großanlagen ohne gezielt steuernde Bewirtschaftung erwiesen sich als kritisch hinsichtlich der Verlagerungswirkung und auch für den Betreiber des öffentlichen Verkehrs. Das gilt auch heute noch.

Eine Zeit lang haben viele Regionen ihr P+R-Angebot intensiv erweitert. In den vergangenen Jahren haben allerdings die verschärften finanziellen Rahmenbedingungen die Aktivitäten gebremst. Die Umsetzung von P+R-Konzepten als grundlegende Strategie zur Verbesserung des Ballungsraumverkehrs scheint heute etwas in Vergessenheit geraten zu sein. Dieses Thema sollte wieder aufgegriffen und nach Kräften weiter verfolgt werden.

## Verkehr managen

Verkehrsmanagement ist die Beeinflussung des Verkehrsgeschehens mit dem Ziel, die Verkehrsnachfrage und das Angebot an Verkehrssystemen optimal aufeinander abzustimmen. Hierzu gehören Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung (nicht Verhinderung!), zur Verkehrsverlagerung (räumlich, zeitlich und unter den verschiedenen Verkehrsmitteln) sowie zur Verkehrslenkung. Verkehrsmanagement soll wie die Infrastrukturplanung in vielerlei Hinsicht integriert und integrierend sein.

Integriertes Verkehrsmanagement sollte interdisziplinär sein, etwa wenn es um die Abstimmung mit dem Veranstaltungsmanagement, mit Ladenöffnungszeiten oder Schulanfangszeiten geht. Verkehrsmanagement sollte flächendeckend sein und räumlich übergreifend, zum Beispiel wenn Umleitungsstrecken mit betroffenen Gemeinden abgestimmt werden müssen. Verkehrsmanagement beschränkt sich bis heute noch zu sehr auf die großen Aufgabenträger und Städte. Und schließlich sollte Verkehrsmanagement intermodal sein, um die Verknüpfung der Verkehrsmittel zu unterstützen oder Verkehre modal zu verlagern.

Straßenbenutzungsgebühren gelten weltweit als das wichtigste Instrument des Nachfragemanagements im Straßenverkehr. Mit einer zeitlich und streckenabhängig variablen Maut sind wesentlich bessere Lenkungseffekte zu erzielen als mit pauschalem Bezahlen der Mineralölsteuer beim Tanken.

Aber auch hier ist Integration oberstes Gebot. Es sind alle finanziellen Belastungen bei Benutzung verschiedener Verkehrsmittel im Gesamtzusammenhang zu sehen. Wirkungen auf Wirtschaft und Siedlungsentwicklung sind genau zu beachten. Wir benötigen ein flächendeckendes Konzept und nicht etwa Maut nur auf der Autobahn und in den Städten. Die Preise müssen mit den Preisen für die anderen Verkehrsmittel sorgfältig abgestimmt werden.

Vor allem in den vergangenen Jahren ist zunehmend wichtig geworden, dass wir bereits bei der Infrastrukturplanung auch die Maßnahmen der Verkehrssteuerung detailliert mit berücksichtigen. Die schon lange gelehrte Einheit von Planung, Bau und Betrieb hat auch eine neue Qualität bekommen, weil wir immer besser in der Lage sind, den Betrieb vorab zu modellieren. Besondere Bedeutung hierfür haben die mikroskopischen Modelle für den Verkehrsablauf, mit denen wir beispielsweise für die Straßenplanungen zum Frankfurter Flughafenausbau bereits die Steuerungsstrategien bei Störfällen im zukünftigen Straßennetz mit simulieren konnten. In einigen Fällen lässt sich – wie beim Musterfall Messegelände in Hannover – auch ein weiterer Ausbau durch gezielte Maßnahmen der Verkehrssteuerung vermeiden.

*Manfred Boltze*



Der Autor

**Prof. Dr. Manfred Boltze** ist Leiter des Fachgebiets Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der Technischen Universität Darmstadt

## Parkdecks

### Offene Bauweise

Die von FAAG geplanten offenen Parkdecks bestehen aus einer Stahl-/Stahlbetonverbundkonstruktion. Sie werden gemäß städtebaulichen An-



Foto: FAAG

**Transparent: FAAG-Parkdeck**

forderungen sowie aus Gründen des Schallschutzes mit einer Hülle aus Streckmetall, gewellten Metallelementen sowie an der Rückseite mit farbigen Lamellen versehen.

#### Kontakt

**FAAG Technik GmbH**

Frankfurt/Main, Tel. 0 69/26 98-4 22  
a.schroeder@faag.abg-fh.de

## PARKEN 2005

### Ruhender Verkehr

Die Fachausstellung und Tagung PARKEN 2005 informiert am 15. und 16. Juni in Wiesbaden über Planung, Bau und Betrieb von Einrichtungen rund um den ruhenden Verkehr. Die Fachmesse versteht sich als Institution für das komplette Branchenspektrum, für Wissenstransfer und gutes Networking. Erwartet werden rund 70 Aussteller aus dem In- und Ausland, die beispielsweise Ampel- und Leitsysteme anbieten, Chipkarten-, Parkschein- und Kassenautomaten, Schranken, Sicherheitseinrichtungen sowie Planung, Bau und Betrieb von Parkeinrichtungen.

#### Kontakt

**Messe Frankfurt Ausstellungen GmbH**

Wiesbaden, Tel. 06 11/9 51 66-56  
www.mfa.de