

## Aus dem Vereinsleben

### Neumitglieder im 1. Quartal 2005

Schäfer Martin  
Meisinger Margit

Aschaffenburg  
Griesstätt

### Harbert-Buchpreisträgerin ausgezeichnet



Im Rahmen der DVW-Wintervortragsreihe überreichte die Stellvertretende Vorsitzende bei der November-Veranstaltung die Urkunde zum Harbert-Buchpreis an Frau Dipl.-Ing. (FH) *Margit Meisinger* und beglückwünschte sie zu ihrem hervorragenden Diplom an der Fachhochschule München. *Weinberger-Battis* wies darauf hin, dass der DVW-Bayern gerne die Gelegenheit wahrnimmt, die jahrgangsbesten Absolventinnen und Absolventen öffentlich zu würdigen.

*Weinberger-Battis* würdigt Preisträgerin *Margit Meisinger*

## **Bericht zur Mitgliederversammlung und Fortbildungsveranstaltung der Bezirksgruppe Mittelfranken am 22.10.2004 in Nürnberg im Baumeisterhaus der Stadt Nürnberg**

Die Bezirksgruppe Mittelfranken konnte sich, dank der hervorragenden Organisation des scheidenden Bezirksgruppenleiters, LVD Günter Wesel, zu ihrer jährlichen Mitgliederversammlung und Fortbildungsveranstaltung in dem sehr schönen, historischen Ambiente des Baumeisterhauses der Stadt Nürnberg treffen.

LVD Günter Wesel begrüßte ca. 40 Kolleginnen und Kollegen, darunter die stellvertretende Vorsitzende des DVW Landesverbandes Bayern, Dipl. Ing. Hildegard Weinberger-Battis und den Leiter der Bezirksgruppe Oberfranken, BD Lothar Winkler.

Er gab bekannt, dass die Mitgliederversammlung wegen anstehender Neuwahlen einzuberufen war, weil er infolge der Inanspruchnahme von Altersteilzeit demnächst aus dem aktiven Dienst ausscheiden wird. Er gab dann die Wahlvorschläge bekannt:

Leitung der Bezirksgruppe:  
BOR Wolfgang Neukirchner  
(bisher Stellvertreter)

Stellvertreter: VOR Konrad Sperber

VOR Konrad Sperber konnte aufgrund eines wichtigen, dienstlichen Termins an der Veranstaltung nicht teilnehmen. Herr BD Rainer Wiedmann hatte sich bereits im Vorfeld bereit erklärt, die Wahlleitung zu übernehmen. Auf entsprechende Nachfrage des Wahlleiters gingen keine weiteren Wahlvorschläge ein. Der Wahlleiter führte nun die Abstimmung durch. Beide Kandidaten wurden einstimmig gewählt.



*(v. r. Günter Wesel, Hildegard Weinberger-Battis, Wolfgang Neukirchner)*

Anschließend dankte die stellvertretende Landesvorsitzende, Frau Hildegard Weinberger-Battis, Herrn LVD Günter Wesel für sein Engagement als langjähriger Leiter der Bezirksgruppe Mittelfranken und überreichte als Zeichen der Anerkennung den neu kreierten DVW-Krug, den Kollege Lothar Winkler persönlich aus Bamberg importiert hatte. Der neue Bezirksgruppenleiter dankte ebenfalls für die stets kollegiale und konstruktive Zusammenarbeit in den letzten Jahren, er dankte den anwesenden Mitgliedern für das Vertrauen und schloss die Mitgliederversammlung.

Nach einer kurzen Pause eröffnete der Leiter der Bezirksgruppe die Fortbildungsveranstaltung und begrüßte die Referenten, Herrn Dr. *Holger Schulze-Halberg*, Geschäftsführer des CNA e. V. Nürnberg (Center for Transportation & Logistics Neuer Adler e. V.), Herrn Dipl. Phys. *Peter Mieth*, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Verkehrsforschung, Berlin und Herrn BOR *Detlev Etteldorf*, Sachgebietsleiter an der Direktion für Ländliche Entwicklung in Ansbach. Im Folgenden sollen die Inhalte der Vorträge zusammengefasst wieder gegeben werden:

**»Förderung innovativer Telematikprojekte durch den CNA e. V.«**

**Referent: Dr. Holger Schule Halberg**

Der CNA e. V. wurde 1996 auf Initiative der Stadt Nürnberg gegründet mit dem Ziel, den Strukturwandel in der Region in Form einer Public-Private-Partnership (PPP) durch innovative Projekte und Kooperationen zu unterstützen. Heute hat sich dieses Ziel dahingehend erweitert, dass sich durch die Teilnahme am Netzwerk »Verkehr & Logistik« die Wettbewerbsposition für die Mitglieder und Partner verbessern soll.

Zielgruppen des CNA e. V. sind seine Sponsoren (z. B. Siemens), seine Mitglieder und Kompetenzpartner (natürliche Personen, Behörden, Unternehmen, Kammern, Verbände und Vereine) sowie die Branche Verkehr und Logistik.

Der Bereich Verkehr und Logistik ist Stärke des Raumes Nürnberg – Erlangen- Fürth – Schwabach, weil er ein intermodaler Verkehrsknotenpunkt ist, vier urbane Zentren verknüpft werden und es hier Betriebe gibt, die weltweit eine Spitzenposition in dieser Branche einnehmen.

Für die Sponsoren und Kompetenzpartner leistet der CNA e. V. die Begleitung bei der Auswahl von Projekt, das Netzwerkmarketing, das Netzwerkmanagement und die Netzwerkentwicklung. Der CNA e. V. arbeitet ferner mit der Initiative »**Kompetenznetze**« des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (mehr Information: [www.kompetenznetze.de](http://www.kompetenznetze.de)), dem **GZVB** – Gesamtzentrum für Verkehr Braunschweig, Niedersachsen, »**Bayern Innovativ**« – Gesellschaft für Innovation und Wissenstransfer mbH, und mit der **ifv Bahntechnik**, Berlin zusammen. Durch Kontakte zu Hochschulen, Fachhochschulen und Instituten wird die Verbindung zur Forschung gewährleistet.

Die interne Kommunikation und die Verfolgung der Zielsetzungen geschieht in vier Steuerungskreisen zu den Themen: Telematik, Logistik, Antriebstechnik und Automotive. Aktuelle Projekte sind der getriebelose Antrieb, die fahrerlose U-Bahn, die Verkehrslage im Internet auf der Basis von FCD und ORINOKO – Operative Regionale Integrierte Nürnberger Korridorsteuerung.

Informationen zum CNA e. V.: [www.c-na.de](http://www.c-na.de).

Die Folien zum Vortrag sind unter

[www.c-na.de/media/files/download/Vortraege/dvw-cna.pdf](http://www.c-na.de/media/files/download/Vortraege/dvw-cna.pdf) abgelegt.

## **»Taxi-Floating Car Daten – eine Basistechnologie für das Verkehrsmanagement und Mobilitätsdienste«**

**Referent: Dipl. Phys. Peter Mieth**

Der Referent stellte zunächst kurz das DLR vor, eine Institution mit 4 300 Beschäftigten, wovon 2300 Wissenschaftler sind. Das Institut für Verkehrsforschung, dem Herr Mieth angehört, hat 99 Beschäftigte und seinen Sitz in Berlin ( Information: [www.dlr.de](http://www.dlr.de))

Stau oder nicht?« diese Fragen stellen sich viele Autofahrer in den Ballungsräumen. Die Antwort auf diese Frage ist oft unbefriedigend, denn die Verkehrsdaten stammen momentan überwiegend aus stationären Messstellen, wie z. B. Induktionsschleifen, die nicht flächendeckend verfügbar sind. Als Alternative mit hoher Flächendeckung bieten sich »Floating Car Daten (FCD)« an. Fahrzeuge, die im Verkehr »mitschwimmen«, melden regelmäßig Daten, aus denen Wissenschaftler des Instituts für Verkehrsforschung dann die aktuelle Verkehrslage berechnen.

»Taxis sind besonders geeignet, um den Puls der Stadt zu fühlen. Hunderte von ihnen sammeln täglich Verkehrsdaten für die Forscher.

Die Idee besteht in der Nutzung von Ortungsdaten aus Fahrzeugen, wie sie bei der GPS-gestützten Flottendisposition einer Taxiflotte anfallen. Das Kernstück dieses Systems bildet ein in jedem Fahrzeug eingebauter GPS-Empfänger, der die aktuelle Position des Fahrzeugs zyklisch über einen Betriebsfunkkanal zur Taxizentrale sendet. Aus den Positionsdaten und dem Zeitsignal errechnet die intelligente Software des DLR die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf bestimmten Straßenabschnitten.

So ergeben sich mittlere Reisezeiten für die Einzelfahrzeuge; Informationen über Verkehrsbehinderungen und Staus sind ableitbar. Man spricht in diesem Zusammenhang auch von »Dynamic Routing«. Mit dem von der DLR entwickelten Routenplaner können sich die Verkehrsteilnehmer vor ihrer Autofahrt über das Internet die schnellste, kürzeste oder kostengünstigste Route berechnen lassen. Für die aktuelle Uhrzeit erfolgt die Berechnung auf der Basis der kürzlich gewonnenen Daten. Unter Rückgriff auf eine umfangreiche historische Datenbank kann das System eine Aussage für zukünftige Fahrten treffen.

Der Routenplaner ist außerdem über einen WAP-Service und eine Off-board Navigationslösung verfügbar. So profitiert der Verkehrsteilnehmer auch im Fahrzeug und unterwegs von den aktuellen Routen- und Reisezeitberechnungen und kann seine Fahrtenplanung ständig optimieren.

Ausblick auf weitere Anwendungen für die FCD Daten

- Infrastrukturbewertung/Erreichbarkeitsanalyse,
- Kartenaktualisierung und Attributierung, Anwendung in folgenden Fällen,
- Flottendisposition und dynamische Navigation,

Ausblick auf weitere Forschungsaktivitäten im Bereich FCD

- Verbesserung der Datenbasis
- Weiterführende Nutzung der FCD
- Verbreitung der Dienste über eine lokale Radiostation
- Akzeptanzanalyse
- Ermittlung der Verkehrsnachfrage aus abgefragten Routen

Weitere Informationen: [www.nuernbergverkehr.de](http://www.nuernbergverkehr.de) und [www.bayerninfo.de](http://www.bayerninfo.de).

## »Ländliche Entwicklung in Frankreich«

Referent: BOR Detlev Etteldorf

Veranschaulicht durch Beispiele, die der Referent auf der Fachexkursion »Ländliche Entwicklung in der Region Poitou-Charentes« vom 15. bis 18. Oktober 2003 kennen lernte, erläuterte BOR Etteldorf die gesetzlichen Grundlagen, die Durchführung und den Ablauf der Ländlichen Entwicklung in unserm Nachbarland, Frankreich.

### Gesetzliche Grundlagen

Code Rural: Article L 121-1

Die ländliche Bodenordnung hat zur Aufgabe die Werterhaltung und Verbesserung der Produktionsbedingungen des land- und forstwirtschaftlichen Grundbesitzes.

Sie trägt gleichermaßen zur Entwicklung des Gemeindegebietes bei, wie es in der Bauleitplanung festgelegt ist. (...)

Die Maßnahmen der Bodenordnung werden – unter der Verantwortung des Staates – von Bodenordnungskommissionen ausgeführt, in Übereinstimmung mit der Strukturpolitik für die landwirtschaftlichen Betriebe, mit der Forstpolitik und unter Respektierung und Wertschätzung der natürlichen Umgebungen, des ländlichen Kulturerbes und der Landschaften.

Für das Bodenordnungsverfahren nach dem Code Rural sind folgende Träger mit verschiedenen Aufgaben verantwortlich:

La **Commission Communale D'Áménagement Foncier CCAF** (entspricht etwa der »Unteren Flurbereinigungsbehörde« in Deutschland), La **Commission Départementale D'Áménagement Foncier CDAF** (Bodenordnungskommission auf Ebene des Departements, entspricht in etwa der »Oberen Flurbereinigungsbehörde« in Deutschland), der Präfekt – Vertreter des Staates, das Departement (Generalrat), die Gemeinde, der Vermessungsingenieur, die

Eigentümergeinschaft – Teilnehmergeinschaft

Ähnlich wie in Deutschland unterscheidet das französische Recht verschiedene, der jeweiligen Problemstellung angepasste Verfahrenstypen, die Aufzählung aller Möglichkeiten würde den Rahmen dieses Berichts sprengen.

Das Regelverfahren läuft nach folgendem Schemas ab.

- Antrag auf ein Verfahren
- Einsetzung der CCAF
- Machbarkeitsstudie, Generalplan
- CCAF schlägt Verfahrenstyp und -gebiet sowie Vermessungsingenieur vor
- Stellungnahme CDAF und Generalrat hierzu
- Anordnungsbeschluss des Präfekten mit Festsetzung des Verfahrensgebietes
- Ermittlung der Einlagen mit Erhebung der Rechtsverhältnisse sowie Wertermittlung in Verbindung mit örtlichen Arbeiten
- Anhörung zu den Ergebnissen der Wertermittlung und der Erhebung der Rechtsverhältnisse
- Wertung der Ergebnisse der Anhörung durch die CCAF  
Topografische Aufnahmen zur Erstellung des Vorprojektes

- Vorprojekt: Untersuchung zur Neuverteilung, Zustimmung des Gemeinderates zur Änderung am Wegnetz, Stellungnahme des Gemeinderates zu den Vorstellungen der Gemeinde betreffend die Neuverteilung
- Anhörung zum Vorprojekt
- Projekt (Flurbereinigungsplan). Beschluss der CCAF zum Projekt und der vorgeschlagenen Neuverteilung, Übertragung des Projektes in die Örtlichkeit
- I. Anhörung zum Projekt
- Entscheidung der CCAF über eingegangene Widersprüche und Beschluss über die Aufstellung des Neuverteilungsplanes
- II. Anhörung zum Projekt vor der CDAF
- Entscheidung der CDAF zu den Widersprüchen, ggf. Klage
- Schlussfeststellung durch den Präfekten, Eigentumsübergang

Anlässlich der Exkursion wurde auch das Verfahren Villefollet besucht.

Für das Verfahren waren die nachfolgend genannten Zielsetzungen vorgegeben:

- Vergrößerung der Parzellen in drei Feuchtbereichen mit Knicklandschaftscharakter, die noch nie bereinigt wurden
- Wirksame Sanierung der Feuchtbereiche, um eine angemessene Bewirtschaftung zu garantieren
- Zusammenlegung der Grundstücke in den Flusstalbereichen, um z. B. den Maisanbau zu verbessern
- Verbesserung des Wegenetzes
- Verbesserung der Vorflut
- Schutz der Artenvielfalt sowie der Gewässerqualität

Die nachstehend zusammengestellten Ergebnisse konnten erzielt werden:

Vor dem Verfahren gab es:

- 1972 Flurstücke,
- 6178 m<sup>2</sup> durchschnittliche Flurstücksgröße,
- 147 Einplanabfindungen,

nach dem Verfahren gab es:

- 749 Flurstücke,
- 16267 m<sup>2</sup> durchschnittliche Flurstücksgröße,
- 215 Einplanabfindungen.

Die Finanzierung des Verfahrens teilen sich der Generalrat, die Gemeinde und die Eigentümergemeinschaft.

Der Leiter der Bezirksgruppe dankte den Vortragenden für ihre sehr interessanten Ausführungen und überreichte zur Anerkennung jedem das Buch »Wie Bayern vermessen wurde« aus der Reihe »Hefte zur Bayerischen Geschichte«.

Er dankte außerdem den Mitgliedern für ihr Kommen und wies noch kurz auf die nächsten Termine des DVW hin. Die Veranstaltung klang im Gasthaus Barfüßer in lockerer Runde aus.

*Wolfgang Neukirchner, Ansbach*