

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Problemstellung und Vorgehensweise</b>	<b>11</b>	<b>4.2</b>	<b>Parkplatzsuchzeiten</b>	<b>28</b>
1.1	Problemstellung und Zielsetzung	11	4.2.1	Allgemeines	28
1.2	Definition Anbindungszeiten	11	4.2.2	Erhebungen	28
1.3	Vorgehensweise	12	4.2.3	Vorgeschlagene Parkplatzsuchzeiten	29
<b>2</b>	<b>Vorhandene Ansätze bei der Modellierung</b>	<b>13</b>	<b>4.3</b>	<b>Fahrzeit im untergeordneten Netz</b>	<b>29</b>
2.1	Verkehrsplanungsmodelle	13	4.3.1	Allgemeines	29
2.2	Anbindungen in Verkehrsplanungsmodellen	14	4.3.2	Untersuchungsmethodik	30
2.2.1	Funktion von Anbindungen	14	4.3.3	Auswahl der Relationen	32
2.2.2	Anbindungen im Pkw-Verkehr	14	4.3.4	Anbindungsszenarien	33
2.2.3	Anbindungen im ÖV	15	4.3.5	Beispiel für eine Relation	34
2.3	Beispiel	16	4.3.6	Ergebnisse der Modellrechnungen	35
2.3.1	Beispielnetz	16	4.3.7	Szenario Siedlungsfläche	37
2.3.2	Mikroskopische Betrachtung	16	4.3.8	Repräsentative Fahrzeiten im untergeordneten Netz aus der Zellengröße	37
2.3.3	Variante Anbindung an einen Knoten	17	4.3.9	Repräsentative Fahrzeiten im untergeordneten Netz aus der Anbindungslänge	39
2.3.4	Variante Anbindungen an alle Knoten	17	<b>5</b>	<b>Ermittlung der Anbindungszeiten im ÖV</b>	<b>40</b>
2.3.5	Variante Anbindungen an mehrere Knoten	18	5.1	Zu- und Abgangszeiten	40
2.3.6	Variante Anbindungen an mehrere Knoten mit prozentualer Aufteilung	18	5.1.1	Allgemeines	40
2.3.7	Vergleich der Varianten	19	5.1.2	Modellrechnungen	41
2.4	Vorgehensweise in der Planungspraxis	20	5.1.3	Befragungen	42
2.4.1	Befragung von Modellierern	20	5.1.4	Repräsentative Zu- und Abgangszeiten	42
2.4.2	Befragungsergebnisse	20	5.2	Startwartezeiten	43
2.5	Schlussfolgerung	22	5.2.1	Allgemeines	43
<b>3</b>	<b>Datengrundlagen</b>	<b>22</b>	5.2.2	Untersuchungsmethodik	44
3.1	Netzmodelle für die Untersuchung	22	5.2.3	Ergebnisse	44
3.2	Netzmodell Deutschland	23	5.2.4	Repräsentative Startwartezeiten	44
3.3	Netzmodell Nordrhein-Westfalen	23	5.3	Fahrzeiten im untergeordneten Netz	45
3.4	Netzmodell Region Stuttgart	23	5.3.1	Allgemeines	45
3.5	Netzmodell Mönchengladbach	23	5.3.2	Untersuchungsmethodik	46
3.6	Übersicht Anzahl Netzobjekte	24	5.3.3	Ergebnisse der Modellrechnungen	46
<b>4</b>	<b>Ermittlung der Anbindungszeiten im Pkw-Verkehr</b>	<b>24</b>	5.3.4	Repräsentative Fahrzeiten im untergeordneten Netz	48
4.1	Zu- und Abgangszeiten	24	<b>6</b>	<b>Empfehlungen für die Modellierung von Anbindungen</b>	<b>49</b>
4.1.1	Allgemeines	24	6.1	Allgemeines	49
4.1.2	Erhebungsmethodik	24	6.2	Lage des Zellenschwerpunkts	49
4.1.3	Befragungsorte	25	6.3	Anbindungen im Pkw-Verkehr	51
4.1.4	Ergebnisse der Erhebungen	27	6.3.1	Auswahl der angebotenen Knoten	51
4.1.5	Vorgeschlagene Zu- und Abgangszeiten	28	6.3.2	Festlegung der Anbindungszeiten	52
			6.4	Anbindungen im ÖV	53
			6.4.1	Auswahl der angebotenen Haltestellen	53

6.4.2	Festlegung der Anbindungszeiten . . . .	54
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung und Fazit . . . . .</b>	<b>55</b>
7.1	Zusammenfassung . . . . .	55
7.2	Fazit . . . . .	56
<b>8</b>	<b>Literatur . . . . .</b>	<b>57</b>
	<b>Anhänge . . . . .</b>	<b>59</b>