

INHALTSVERZEICHNIS

Teil I - Entwicklung und Situation der Verkehrsplanung

	Einleitung	1
1	Wirtschaftsgeographisch-soziologische Faktoren innerstädtischer Verkehrserzeugung	3
2	Mobilitätswachstum als Grundlage der Verkehrsplanung	8
3	Situation des öffentlichen Personennahverkehrs	11
4	Auswirkungen des Individualverkehrs	13
4.1	Energiebedarf	13
4.2	Flächenbedarf	15
4.3	Schadstoffimmissionen	17
4.3.1	Kohlenmonoxid	21
4.3.2	Kohlenwasserstoffe und Stickoxide	22
4.3.3	Schwefeldioxid	23
4.3.4	Blei	25
4.4	Lärm	26
4.4.1	Psychisch-medizinische Auswirkungen des Lärms	27
4.4.2	Lärmschutzmaßnahmen	33
4.5	Verkehrssicherheit	36
4.5.1	Kinderunfälle	38
4.5.2	Unfälle älterer Menschen	44
4.5.3	Unfallbeteiligung von Personen mittlerer Altersgruppen	45
4.6	Soziale Kosten	46
4.6.1	Investitionen für Verkehrsinfrastruktur als soziale Kosten	46
4.6.2	Soziale Kosten für Lärminderung	48
4.6.3	Steuerverlust durch Strukturwandel	49
4.6.4	Unfallfolgekosten	51
4.6.5	Kosten durch Verkehrsstau	53
4.6.6	Salzschäden	53
4.6.7	Verlust immaterieller Werte	54

5	Verkehrsberuhigung - Eine neue Verkehrspolitik	55
5.1	Entwicklung verkehrsberuhigender Maßnahmen	55
5.2	Das Woonerfmodell	58
5.3	Entwicklung verkehrsberuhigender Maßnahmen in Deutschland	61
5.4	Baulich-technische Maßnahmen	61
5.4.1	Maßnahmen mit geringem Aufwand	62
5.4.2	Maßnahmen mit mittlerem Aufwand	62
5.4.3	Maßnahmen mit großem Aufwand	64
5.5	Funktionale Hierarchisierung der Stadtstraßen	64
5.6	Technische Maßnahmen der Quartierabgrenzung	72
5.7	Kritik an der Verkehrsberuhigung	74
5.8	Verkehrsberuhigung als sozialgeographische Maßnahme	78
5.9	Modell einer großräumigen Verkehrsberuhigung in Berlin-Wilmersdorf	79
5.10	Erfahrungen mit Maßnahmen der Verkehrsberuhigung unter besonderer Berücksichtigung des Großversuchs in Nordrhein-Westfalen	81

Teil II - Park-and-Ride als flankierende Maßnahme der Verkehrsberuhigung

1	Park-and-Ride - Definition und Entwicklung	84
2	Grundlagen zur Funktionsfähigkeit des P+R-Systems	87
2.1	Siedlungsstruktur und ÖPNV als abhängige Variable	88
2.2	Parkraumproblematik der City	95
2.3	Grundtypen des P+R	103
2.3.1	ÖPNV-bezogenes P+R	103
2.3.2	IV-bezogenes P+R	104
3	Grundlagen zur Akzeptanz einer P+R-Einrichtung	106
3.1	Zeitgewinn als Element der Attraktivität	106
3.2	Kostengewinn als Element der Attraktivität	108
3.3	Lage des P+R-Platzes im Straßennetz	113

3.4	Ausstattung der P+R-Anlage	117
3.4.1	Stellplatzgarantie als Element der Attraktivität	119
3.4.2	Serviceeinrichtungen	121
3.5	Auswirkungen der Attraktivitätselemente auf bestehende P+R-Einrichtungen	125
3.6	Methoden zur Bestimmung des Attraktivitätsgrades	126
4	Einzugsbereiche	134
5	Motivation der P+R-Kunden	145
6	Sonderformen des P+R	149
6.1	Busbezogenes P+R	149
6.2	Temporäres P+R	156
6.3	Bike-and-Ride	159
6.4	Kiss-and-Ride	161
6.5	Park-and-Carpool	163
7	Park-and-Ride in Berlin	167
7.1	Entwicklung des P+R-Verkehrs in Berlin (West)	167
7.2	Situation des P+R-Verkehrs in Berlin (West)	168
7.3	Weg-Zeit-Fragen im P+R-Verkehr	177
7.3.1	Ausgewählte Teststrecken zur Bestimmung der IV-Durchschnittsgeschwindigkeit	179
7.3.2	Kurzdarstellung der Verkehrserschließung der statistischen Gebiete in Berlin (West)	190
7.3.2.1	Statistische Gebiete mit hohen Auspendlerzahlen	190
7.3.2.2	Statistische Gebiete mit hohen Einpendlerzahlen	191
7.3.3	Pendlerbeziehungsdarstellung unter besonderer Berücksichtigung der Weg-Zeit-Komponente im Berufsverkehr	194
7.4	Einzugsbereiche der Stationen des schienengebundenen ÖPNV	215
7.5	Bestandsaufnahme P+R-dienlicher Freiflächen	216
7.5.1	P+R-dienliche Freiflächen an der U-Bahn	217
7.5.2	P+R-dienliche Freiflächen an der S-Bahn	222

7.6	Bike-and-Ride	232
7.7	Fallstudie Fehrbelliner Platz: Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr	234
	Zusammenfassung	239
	Literaturverzeichnis	241
	Anlage: Kartenmaterial (1 Karte Berlin 1:100.000; 3 Transparentkarten)	