

Teil 1 Park + Ride und Bike + Ride

| | |
|---|---|
| Zu Risiken und Nebenwirkungen | 1 |
| 1 Einleitung | 1 |
| 1.1 P+R-Terminals als neue Angebotsform | 1 |
| 1.2 Gegenwärtiger Stellenwert des kombinierten Verkehrs | 1 |
| 1.3 Fahrtzwecke und Motive der Nutzer | 1 |
| 2 Wirkungen von P+R- und B+R-Angeboten | 1 |
| 2.1 Effekte im Verkehr | 1 |
| 2.2 Siedlungsstrukturelle Effekte | 1 |
| 2.3 Soziale Effekte | 1 |
| 2.4 Ressourcenbedarf | 1 |
| 2.5 Planung und Realisierbarkeit | 1 |
| 3 Zusammenfassung | 1 |

Teil 2 Park + Ride

| | |
|---|---|
| 1 Einführung | 1 |
| 1.1 Das Konzept der Park+Ride-Terminals: Das »Innovative Park-and-Ride Terminal-Konzept« des VRR | 1 |
| 1.2 Park+Ride als Bestandteil von Verkehrsmanagementsystemen | 2 |
| 1.3 Gegenstand und Aufbau der Untersuchung | 2 |
| 2 Grundlagen | 2 |
| 2.1 Gegenwärtiger Anteil von Park + Ride am Personenverkehr | 2 |
| 2.2 Soziodemographische Merkmale der Park+Ride-Nutzer | 2 |
| 2.3 Verhaltensmerkmale der Park+Ride-Nutzer | 2 |
| 2.3.1 Fahrtzwecke und Motive | 2 |
| 2.3.2 Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Park+Ride-Nutzung | 2 |
| 2.3.3 Vorher- und Nachherverhalten der Park + Ride-Nutzer | 2 |
| 2.4 Nutzerpotentiale für Park + Ride | 2 |
| 2.5 Kosten und Finanzierung von Park+Ride-Systemen | 2 |
| 2.6 Auswirkungen der Park + Ride-Nutzung auf den fließenden und ruhenden Verkehr | 3 |
| 2.7 Park + Ride und Siedlungsstrukturen | 3 |
| 2.7.1 Siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen | 3 |
| 2.7.2 Motorisierung und Verkehrsaufwand | 3 |
| 2.7.3 Mögliche Auswirkungen von Park+Ride auf die Siedlungsstruktur | 3 |
| 2.8 Umwelteffekte von Park + Ride | 3 |
| 3 Darstellung der Park+Ride-Konzepte in den Räumen Düsseldorf, Hannover, Stuttgart und München | 3 |
| 3.1 Strukturelle Rahmendaten | 3 |
| 3.2 Pendlerbeziehungen im Berufsverkehr | 3 |

| | | |
|---------|--|----|
| 3.2.1 | Berufseinpendler in die Kernstädte | 38 |
| 3.2.2 | Anteile des Berufspendlerverkehrs am Personenverkehr in den Kernstädten | 39 |
| 3.2.3 | Pendlerverflechtungen in der Region | 40 |
| 3.2.4 | Berufseinpendler in die Innenstädte | 41 |
| 3.2.5 | Zusammenfassung | 43 |
| 3.3 | Park+Ride-Bestand | 44 |
| 3.4 | Dokumentation der Park+Ride-Konzepte | 44 |
| 3.4.1 | Raum Düsseldorf | 44 |
| 3.4.1.1 | Konzeptionelle Überlegungen | 45 |
| 3.4.1.2 | Park+Ride-Ausbauplanung | 46 |
| 3.4.1.3 | Park+Ride-Terminals | 46 |
| 3.4.2 | Raum Hannover | 47 |
| 3.4.2.1 | Konzeptioneller Ansatz | 47 |
| 3.4.2.2 | Park+Ride-Ausbauplanung | 47 |
| 3.4.2.3 | Park+Ride-Leit- und Informationssysteme | 49 |
| 3.4.3 | Raum Stuttgart | 49 |
| 3.4.3.1 | Konzeptioneller Ansatz | 49 |
| 3.4.3.2 | Park+Ride-Ausbauplanung | 51 |
| 3.4.3.3 | STORM (Stuttgart Transport Operation by Regional Management) | 51 |
| 3.4.4 | Raum München | 53 |
| 3.4.4.1 | Konzeptioneller Ansatz | 54 |
| 3.4.4.2 | Park+Ride-Ausbauplanung | 55 |
| 3.4.4.3 | Kooperatives Verkehrsmanagement München (KVM) | 56 |
| 3.5 | Vergleichende Einschätzung der Park+Ride-Konzepte | 60 |

| | | |
|-----|---|----|
| 4 | Zusammenfassende Bewertung von Park+Ride-Konzepten | 62 |
| 4.1 | Folgen für das Umland | 62 |
| 4.2 | Folgen für die Kernstadt | 63 |
| 4.3 | Resümee | 64 |

| | |
|--|----|
| Tabellenverzeichnis (Teil 1+2) | 66 |
| Abbildungsverzeichnis | 66 |
| Literaturverzeichnis | 67 |
| Materialverzeichnis | 70 |
| Bilddokumentation | 72 |

Teil 3 Bike + Ride 79

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Einleitung | 80 |
| 2 | Fahrrad und öffentlicher Verkehr | 81 |
| 2.1 | Das Fahrrad im Zubringerverkehr (Bike+Ride) | 81 |
| 2.2 | Mitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln (»Bike+Ride+Bike«) | 83 |
| 2.3 | Das Fahrrad im Nachtransport (Ride+Bike) | 84 |

| | | |
|----------|---|-----------------|
| 3 | Bike+Ride: Bedeutung und Einflußgrößen | 8 |
| 3.1 | Bike+Ride-Nachfrage an unterschiedlichen Standorten | 8 |
| 3.2 | Einflußgrößen auf die Bike+Ride-Nutzung | 8 |
| 3.2.1 | Räumliche Strukturen | 8 |
| 3.2.2 | Fahrradklima | 9 |
| 3.2.3 | Jahreszeit und Witterung | 9 |
| 4 | Bike+Ride-Anlagen | 9 |
| 4.1 | Bewachte Abstellanlagen | 9 |
| 4.2 | Fahrradboxen | 9 |
| 4.3 | Unbewachte »konventionelle« Abstellanlagen | 9 |
| 4.4 | Kosten und Flächenbedarf | 10 |
| 4.5 | Finanzierungsmöglichkeiten | 10 |
| 5 | Nutzung von Bike+Ride-Anlagen | 10 |
| 5.1 | Die Untersuchungsstandorte | 10 |
| 5.2 | Durchführung der Erhebung | 11 |
| 5.3 | Ergebnisse der Erhebung | 11 |
| 5.3.1 | Welchen Stellenwert haben Bike+Ride und Ride+Bike? | 11 |
| 5.3.2 | Wer nutzt Bike+Ride? | 11 |
| 5.3.3 | Wie weit sind die Zu- und Abgangswege? | 11 |
| 5.3.4 | Wie häufig wird Bike+Ride durchgeführt? | 11 |
| 5.3.5 | Wie sehen die Alternativen zu Bike+Ride aus? | 11 |
| 5.3.6 | Über welchen Zeitraum wird Bike+Ride durchgeführt? | 11 |
| 5.3.7 | Welche Verkehrsmittel wurden vorher genutzt? | 12 |
| 5.3.8 | Aus welchen Gründen werden kombinierte Verkehrsmittel benutzt? | 12 |
| 5.4 | Zusammenfassung und Bewertung der mit Bike+Ride-Maßnahmen verbundenen Wirkungen | 12 |
| 6 | Abschließende Empfehlungen | 12 |
| 6.1 | Bike+Ride als Baustein einer integrierten Verkehrsplanung | 12 |
| 6.2 | Planung von Bike+Ride-Anlagen | 12 |
| 6.2.1 | Abschätzung der Nachfrage und Dimensionierung | 12 |
| 6.2.2 | Standorte von Bike+Ride-Anlagen | 12 |
| 6.2.3 | Arten von Bike+Ride-Anlagen | 12 |
| 6.2.4 | Ausstattung von Bike+Ride-Anlagen | 13 |
| 6.3 | Öffentlichkeitsarbeit | 13 |
| 6.4 | Resümee | 13 |
| | Tabellenverzeichnis | 13 ^b |
| | Abbildungsverzeichnis | 13 ^b |
| | Bilddokumentation | 13 ^b |
| | Literaturverzeichnis | 13 ^b |
| | Verzeichnis der Abbildungen im Anhang | 13 ^b |
| | Anhang | 13 ^b |