

Gliederung

	Seite
1. Problemstellung und Zielsetzung der Arbeit	5
2. Ökonomische Effizienz und öffentliche Investitionsentscheidungen	8
2.1 Grundmodelle rationaler Entscheidungsfindung	9
2.11 Die Nutzen-Kosten-Analyse	9
2.12 Die Kosten-Wirksamkeits-Analyse	10
2.13 Die Nutzwert-Analyse	11
2.2 Wahl des Grundmodells für den konkreten Entscheidungsansatz	12
2.21 Zielsetzungen von P+R-Investitionen als Bestimmungskriterium ..	12
2.22 Die Kosten-Wirksamkeits-Analyse als geeignetes Lösungsverfahren	14
3. Die Struktur von Kosten-Wirksamkeits-Analysen für P+R-Systeme ..	17
3.1 Konkretisierung der Entscheidungssituation	17
3.11 P+R-Systeme als Bestandteil des Schnellbahn- und Straßenbaus im Ballungsgebiet	18
3.12 P+R-Systeme als Alternative zum Schnellbahn- und Straßenbau im Ballungsgebiet	19
3.2 Straßen- und Stellplatzbau in der inneren Zone / Bau von P+R-Anlagen in der Übergangszone (1. Grundalternative)	21
3.21 Die Bestimmung des Effizienzkriteriums	22
3.211 Das Straßenbelastungskriterium	27
3.212 Das Stellplatzkriterium	28
3.213 Die Aufteilung der Investitionsmittel zwischen den Handlungsbereichen	30
3.22 Das Ablaufmodell des Lösungsansatzes	33
3.221 Die Analyse der Verkehrsströme	33
3.222 Die Prognose der Verkehrsströme	36
3.2221 Die Prognose bei unveränderter Angebotsstruktur	36
3.2222 Die Prognose der Projekteffekte	37
3.223 Die Schätzung der Projektkosten	37
3.3 Verlängerung von Schnellbahnenlinien und Bau von P+R-Anlagen in der äußeren Zone (2. Grundalternative)	39

	Seite
3.31 Die Bestimmung des Effizienzkriteriums	42
3.311 Das Kostenkriterium	42
3.312 Das Aufkommenskriterium	43
3.313 Die Bestimmung der Projekt-Rangordnung	43
3.32 Das Ablaufmodell des Lösungsansatzes	44
3.321 Die Analyse der Verkehrsströme	44
3.322 Die Prognose der Verkehrsströme	45
3.3221 Die Prognose bei unveränderter Angebotsstruktur	45
3.3222 Die Prognose der Projekteffekte	47
3.323 Die Schätzung der Projektkosten	47
3.4 Zum Zusammenhang der Analyseresultate aus der 1. und 2. Grund-alternative	49
4. Zur Datenbasis der Kosten-Wirksamkeits-Analysen für P+R-Systeme	51
4.1 Daten des Personenverkehrs	51
4.2 Daten der Straßenflächen und PKW-Stellplätze	53
4.3 Daten der Projektkosten im Investitionsbereich	54
4.4 Daten der Projekteffekte im Betriebsbereich des öffentlichen Nah-verkehrs	55
5. Die Bedeutung von Hamburger Effizienzanalysen für andere Ballungs-gebiete	57
6. Zusammenfassung	59