

Inhalt

Abkürzungen	6	4	Bewertung der Systeme für telematisches Lkw-Parken	30
Definitionen	7	4.1	Stand bisheriger Bewertungen und Ziele.....	30
1 Einleitung	9	4.2	Grundlagen der Beurteilenden Statistik.....	31
2 Grundlagen der Systeme für telematisches Lkw-Parken	10	4.3	Bewertungsverfahren Einzelparkstandsdetektion (Entwurf).....	35
2.1 Definitionen	10	4.3.1	Klassifizierungsgenauigkeit bei Einzelparkstandsdetektion	35
2.2 Datenerfassung	11	4.3.2	Langzeitstabilität für Einzelparkstandsdetektion	36
2.2.1 Begriffsbestimmungen	11	4.3.3	Informationsqualität	38
2.2.2 induktivschleifendetektor	12	4.3.4	Weitere Bewertungsaussagen für Einzelparkstandsdetektion	39
2.2.3 Erdmagnetfelddetektor	13	4.4	Bewertungsverfahren für Bilanzierungsverfahren (Entwurf)	40
2.2.4 Videokameradetektoren	14	4.4.1	Klassifizierungsgenauigkeit von Bilanzierungsverfahren	40
2.2.5 Radardetektoren	15	4.4.2	Langzeitstabilität für Bilanzierungsverfahren	43
2.2.6 Kombinationen von Sensoren	16	4.4.3	Informationsqualität	45
2.2.7 Manuell erhobene Daten	16	4.4.4	Weitere Bewertungsaussagen für Bilanzierungsverfahren	46
2.3 Korrekturen bei Bilanzierungsverfahren	17	4.5	Bewertung der Wirksamkeit von Parkinformationssystemen	46
2.4 Kommunikation zum Verkehrsteilnehmer	18	4.6	Lastenheft zur funktionalen Ausschreibung	47
2.4.1 Maßnahmenspektrum	18	5	Vorschlag für eine intelligente Streckensteuerung	48
2.4.2 Dynamische Wegweisung mit Parkinformationen	18	5.1	Vorbemerkung	48
2.4.3 Verkehrswarndienst über TMC	20	5.2	Anforderung an Detektion	48
2.4.4 Verkehrswarndienst über TPEG	22	5.2.1	Detektionsverfahren	48
2.4.5 Mobilitätsdatenmarktplatz „Verkehrsinformationen“ und Anbindung privater Dienste	23	5.2.2	Lage der Detektoren auf der Rastanlage	48
2.5 Steuerungsstrategien	25	5.2.3	Fahrzeugklassifizierung	49
2.5.1 Ziele der Steuerung	25	5.2.4	Informationsqualität	49
2.5.2 Steuerungsverfahren für einzelne Rastanlagen	26	5.2.5	Manuelle Korrekturen	50
2.5.3 Intelligente Streckensteuerung über mehrere Rastanlagen	27			
2.5.4 Kolonnenparken	27			
2.5.5 Kompaktparken	28			
3 Übersicht über die Pilotprojekte	29			

5.2.6	Toleranzgrenze der Langzeitstabilität bei Einzelparkstandsdetektion	51	Abkürzungen	
5.2.7	Toleranzgrenze der Langzeitstabilität bei Bilanzierungsverfahren	51	ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub e. V.
5.2.8	Automatische Korrekturverfahren.....	52	ALERT	Agreed Layer of European RDS-TMC
5.2.9	Wirtschaftlichkeit.....	52	AVERZ	Autobahnverzeichnis
5.3	Anforderung an die Streckensteuerung	53	BAB	Bundesautobahn
5.3.1	Aufgabe der Streckensteuerung.....	53	BAG	Bundesamt für Güterverkehr
5.3.2	Aufbereitung der Detektionsdaten	53	BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
5.3.3	Ableiten der Anzahl freier Parkstände	54	BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
5.3.4	Ableiten einer Zustandsbeschreibung	55	BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
5.3.5	Ableiten von Empfehlungen	56	DAB	Digital Audio Broadcasting
5.4	Anforderung an ein Kommunikationskonzept.....	58	ECL	Event Code List
5.4.1	Akteure einer Streckensteuerung.....	58	Kfz	Kraftfahrzeug
5.4.2	Informationswege zum Nutzer	60	LCL	Location Code List
5.4.3	Einsatz von TMC	60	Lkw	Lastkraftwagen
5.4.4	Einsatz von TPEG	61	MDM	Mobilitäts-Daten-Marktplatz
5.4.5	Einsatz von Smartphoneapplikationen.....	61	PKI	Parking Information
5.4.6	Einsatz von Navigationsgeräten.....	62	Pkw	Personenkraftwagen
6	Zusammenfassung und Ausblick.....	62	PWC	Parkplatz mit WC
7	Literatur.....	65	RDS	Radio Data System
Anhang			StVO	Straßenverkehrsordnung
			TISA	Traveller Information Services Association
			TLS	Technische Lieferbedingungen für Streckenstationen
			TMC	Traffic Message Channel
			TPEG	Transport Protocol Experts Group
			TR	Tank- und Rastanlage

Der Anhang zum Bericht ist im elektronischen BASt-Archiv ELBA unter

<http://bast.opus.hbz-nrw.de> abrufbar.